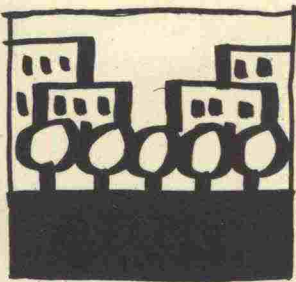
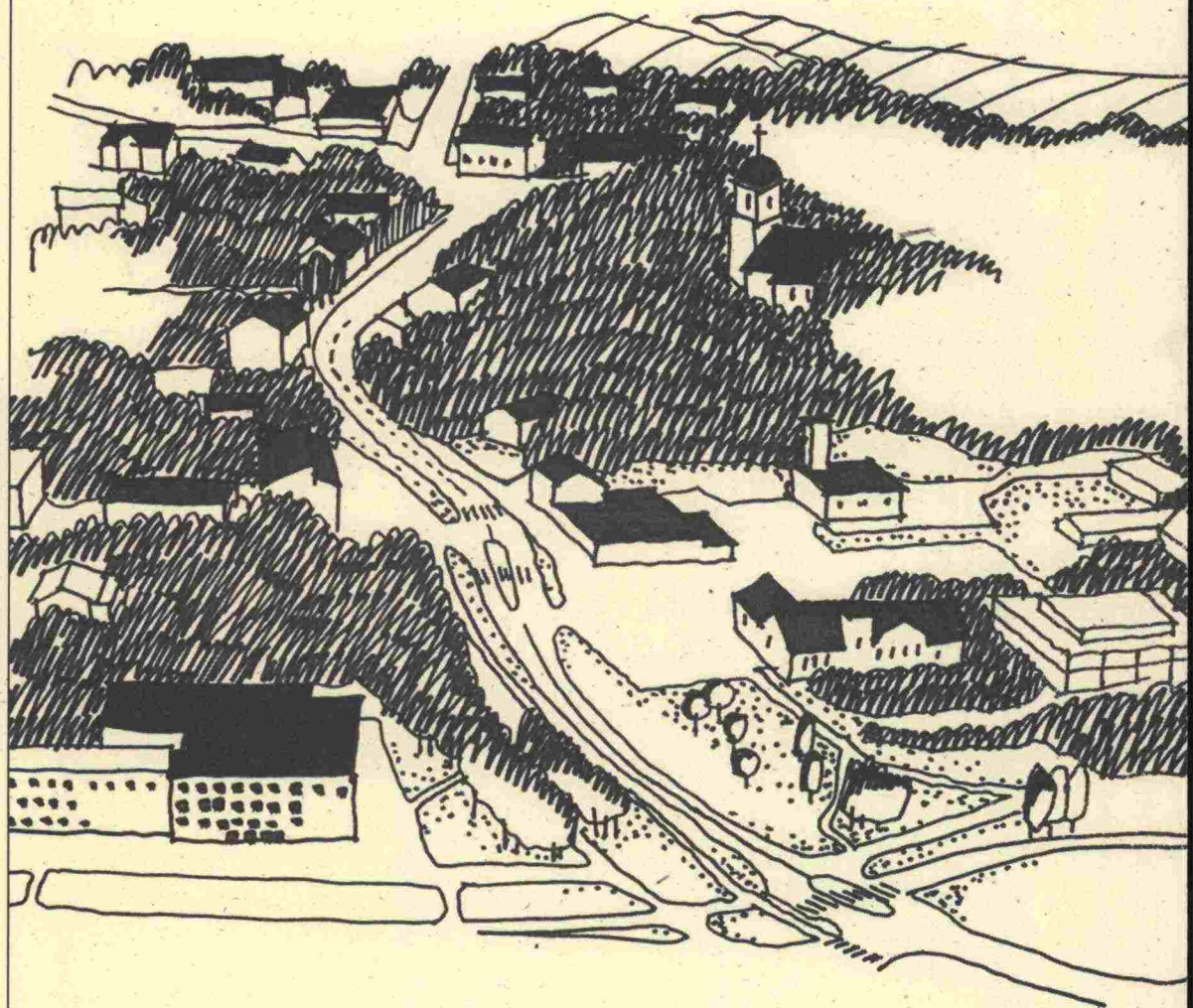




Tielaitos

# Uudenmaan yleisten teiden ympäristön tila MAASEUTUTAAJAMAT, OSA I



Helsinki 1995

Uudenmaan  
tiepiiri

**Uudenmaan yleisten teiden ympäristön tila**  
**MAASEUTUTAAJAMAT, OSA I**

**Tielaitos**  
Uudenmaan tiepiiri

Helsinki 1995



Raportin tuotanto  
Uudenmaan tiepiiri  
LT-Konsultit Oy ja arkkitehtitoimisto Tapani Vuorinen  
Kannen kuva Eeva Aarrevaara

1. painos  
ISBN 951-726-100-4  
© 1995 Uudenmaan tiepiiri  
Pohjakarttojen ©  
Maanmittauslaitos lupa nro 143/MAA/95  
Karttakeskus Oy lupa nro L943/95

Karprint Ky, Huhmari 9/95

**Uudenmaan tiepiiri**  
Opastinsilta 12 B, PL 70  
00521 Helsinki  
Puhelinvaihte (90) 1487 221

**Avainsanat:** Liikenne, ympäristö, taajama, taajamakuva, tiet, liikenneturvallisuus, maisema, maankäyttö, kaavoitus, tiemiljö

## Tiivistelmä

Tämä julkaisu käsittää Uudenmaan maaseututaajamien I osan tilaselvityksen. Työssä on kuvattu 12 keskisuurta tai kaupunkiseutujen kasvuvyöhykkeellä olevan taajaman tiemiljöön, maankäytön ja liikenteen nykytila yleisten teiden vaikutusalueella. Tarkasteltavat taajamat ovat Vihti kk, Ojakkala, Masala, Veikkola, Nurmijärvi kk, Klaukkala, Rajamäki, Mäntsälä, Nikkilä, Söderkulla, Jokela ja Kellokoski.

Työn tavoitteena on löytää yleisiin teihin liittyvät ongelmat, parannettavat tiejaksot sekä kehitettävät ja säilytettävät tiemiljöön arvot. Tietopohjan lisäksi selvitys palvelee tiepiirissä myöhemmin tehtävää jatkosuunnittelua.

Uudenmaan yleisten teiden pituudesta (n. 5 000 km) taajamateiden suhteellinen osuus on koko maahan verrattuna kaksinkertainen (6/3 %). Liikenneturvallisuustilanteeltaan heikoimmat taajamat ovat Söderkulla, Mäntsälä, Klaukkala, Rajamäki, Nikkilä ja Nurmijärven kirkonkylä. Vuosina 1989-93 tarkastelluissa taajamissa tapahtuneista 117:sta henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista n. 54 % on keskittynyt Mäntsälän keskustaan, Klaukkalaan ja Nikkilään. Mäntsälässä on tehty perusteellinen taajamatie saneeraus v. 1992 ja Klaukkalan taajamasaneeraus on parhaillaan käynnissä. Kyseiset toimenpiteet parantavat näiden taajamien liikenneturvallisuustilannetta.

Taajamien kehitys on perinteisesti ollut tiukasti sidoksissa liikenneverkkoon ja sen muutoksiin. Nopea kasvu on usein johtanut liikenteellisiin ja miljööngelmiin. Erityisesti ongelmia aiheuttavat taajaman sisään jääneet läpikulkutiet, jotka vaikeuttavat maankäytön suunnittelua ja ovat ilmeeltään raskaita sekä taajaman toimintoja jakavia (Nurmijärvi, Jokela, Mäntsälä, Veikkola, Klaukkala ja Masala). Taajamateiden tulisi tilallisesti liittyä nykyistä kiinteämmin taajamarakenteeseen ja taajaman toimintoihin.

Taajamat, joissa maankäytön suunnittelu on avainasemassa hyvän ja turvallisen taajamamiljöön luomisessa ovat Masala ja Söderkulla. Erityisiä miljöön ja maiseman kannalta arvokkaiden kohteiden (Vihdin kirkonkylä ja Ojakkala) maankäytön, tiemiljöön ja liikennejärjestelyjen suunnittelun tulisi pohjautua juuri näihin ympäristöarvoihin. Toteutettuja ratkaisuja on vaikea parantaa pienin toimenpitein (Klaukkala, Mäntsälä, Nikkilä, Nurmijärvi kk). Näissä kohteissa tiemiljöön parantamista voitaisiin tehdä vähitellen esim. liittymäalueita parantamalla ja saneeraamalla keskustajakson tietä ja tonttialueita. Kortteleiden ja tiealueen tiivistäminen on ennen kaikkea kunnan kaavoittajan keino miljöön parantamiseksi.

Työssä esitetyt toimenpidesuosituksukset ovat pääosin pienehköjä, tiemiljööseen liittyviä. Ns. pikaparanuskohteet on esitetty erikseen. Toimenpidetyypit on jaettu neljään luokkaan: laajoihin parantamiskohteisiin ja -alueisiin, pieniin parantamiskohteisiin, miljöökohteisiin ja jatkosuunnittelua edellyttäviin kohteisiin. Jotkut esitetyistä toimenpiteistä ovat osittain ristiriidassa tehtyjen tarve-, yleis- ja tiesuunnitelmien kanssa. Tämä johtuu selvityksen miljööpainotteisuudesta. Toivottavaa onkin, että erityisesti vanhoja suunnitelmia tarkistettaisiin maisemaan, taajamarakenteeseen ja miljööseen sopiviksi.

## Esipuhe

Uudenmaan tiepiiri on kokoamassa selvitystä yleisten teiden ympäristön tilasta. Selvitys tulee muodostumaan osaraporteista, joista tämä työ käsittelee tiemiljöötä taajamissa. Muut osaraportit tutkivat pohjavesien tilannetta, liikenteen päästöjä ja melua, luontoa, tiemaisemaa sekä tiemiljöötä kulttuurihistoriallisesti arvokkailla alueilla. Tiepiiri laatii nämä selvitykset omaa tienpitotoimintaa, suunnittelun ja rakentamisen ohjelmointia sekä tiedotusta varten. Selvityksistä tullaan kokoamaan valtakunnallinen yhteenvetoraportti.

Tässä selvityksessä on käsitelty Uudenmaan taajamista 12 keskisuurta tai kaupunkiseutujen kasvuvyöhykkeillä sijaitsevaa taajamaa. Yhteisenä piirteenä näille keskenään hyvin eriluonteisille taajamille on viime vuosina tapahtunut voimakas kasvu tai sijainnista johtuvat rakennuspaineet lähitulevaisuudessa. Uudenmaan pienehköistä taajamista laaditaan samanaikaisesti erillinen selvitys. Näiden pääosin kirkonkylän luonteisten taajamien yhteisenä piirteenä on taas suhteellisen tasainen hitaampi kehitys. Kylätaajamat on tarkasteltu "Tiemaisema" -raportissa. Pääkaupunkiseutu ja muut kaupunkialueet tullaan käsittelemään myöhemmin "Tiemiljöö kaupunkiseuduilla" -raporteissa.

Selvitystyössä on paneuduttu tiemiljööön ja liikenneturvallisuuden nykytilanteen ja myös odotettavissa olevien ongelmien kartoittamiseen. Tavoitteena on ollut taajaman nykytilanteen selvittämisen ja ennustettavissa olevan lähitulevaisuuden pohjalta löytää alueella olevat ongelmakohdat. Nämä ongelma-alueet on tutkittu sekä liikenteen että miljöön kannalta, ja kustakin taajamasta on tältä pohjalta esitetty lista parannushankkeiden ehdotuksista tiepiirin suunnittelun ja rakentamisen ohjelmoinnin käyttöön.

Tiemiljöö taajamissa -selvitysten tehtävänä on nostaa maiseman ja tiemiljöön sekä laajemmin taajamakuvan, taajaman kokonaisilmeen merkitystä siinä vaiheessa, kun tiepiiri ohjelmoi tulevaa toimintaansa ja harkitsee tienparannushankkeiden tarpeellisuutta ja ajoitusta. Raportin lähtökohtana on tiemiljöö ja maisema, siksi myös ongelma-alueet ja pikaparannuskohde-ehdotukset pohjautuvat selkeästi näihin lähtökohtiin. Miljööarvojen painoarvot vaihtelevat eri kohteissa, ja osassa toimenpide-ehdotuksista ajanevat muut tekijät päätöksenteossa niiden ohi. Mutta tämän raportin tarkoituksena on antaa eväitä myös näille "vastoin raportin suosituksia" toteutettaville hankkeille. Suunnitteluvaiheessa on aina mahdollisuus parantaa maiseman kannalta epäedullisista lähtökohdista tapahtuvaa suunnittelua ja toteutusta ja saavuttaa esteettisesti tyydyttävä ja kestävä lopputulos.

Selvitys on laadittu Uudenmaan tiepiirin toimeksiannosta arkkitehti Liisa Koskelan ohjauksessa. Työn ohjaukseen ovat lisäksi osallistuneet hortonomi Arto Kärkkäinen ja tekn. yo Mari Uusiheimala.

Pääkonsulttina työssä on ollut LT-Konsultit Oy, jossa työtä ovat tehneet insinööri Pertti Savolainen, maisema-arkkitehti Marja Oittinen, piirtäjä Mirja Valtonen, DI Lars Westermarck ja maisema-arkkit. yo Laura Yli-Jama.



LT-Konsultit Oy on vastannut maiseman, tiemiljööön ja liikenneasioiden nykytilan analyysistä. Alikonsulttina toimineen arkkitehtitoimisto Tapani Vuorisen osa-alueena on ollut kaavoitus ja tiemiljöö.

Teiden numerointi tulee muuttumaan 1.1.1996 lähinnä osalla seututeitä. Tienumeroiden muutokset koskevat tarkasteltujen taajamien osalta Jokelaa, Kellokoskea, Nikkilää, Nurmijärven ja Vihdin kirkonkyliä sekä Mäntsälää ja Rajamäkeä. Muuttuvien teiden vanhat tienumerot on merkitty uusien numeroiden perään sulkuihin liikenneanalyysitaulukkoihin, tekstiin sekä maankäyttökarttaan. Muihin karttoihin (kulttuurihistoria ja luonnonympäristö, maisema-analyysi ja toimenpide-ehdotukset uutta numerointia ei ole tehty, vaan niissä näkyvät vanhat tienumerot).

Sisällysluettelo

TIIVISTELMÄ

ESIPUHE

1	TYÖN RAJAUS, TAVOITTEET JA SISÄLTÖ	9
2	ALUEEN JA TIEVERKON YLEISKUVAUS	10
2.1	Uudenmaan läänin tieverkko	10
2.2	Uudenmaan läänin liikenneonnettomuustilanne	11
2.3	Taajamien valintaperusteet	13
2.4	Yleiset tiet taajamissa - taajamateiden suunnittelukäytäntöä	13
3	TAAJAMAT	15
3.1	Taajamien liikenneturvallisuus	15
3.2	Taajamakuva	15
4	VIHTI	17
4.1	Kirkonkylä	17
4.2	Ojakkala	28
5	KIRKKONUMMI	38
5.1	Masala	38
5.2	Veikkola	48
6	MÄNTSÄLÄ	58
6.1	Keskusta	58
7	NURMIJÄRVI	69
7.1	Kirkonkylä	69
7.2	Klaukkala	79
7.3	Rajamäki	90
8	SIPOO	100
8.1	Söderkulla	100
8.2	Nikkilä	110
9	TUUSULA	121
9.1	Jokela	121
9.2	Kellokoski	131
10	LUETTELO EHDOTETUISTA PIKAPARANNUSTOIMENPITEISTÄ	141
	Muu käytetty lähdekirjallisuus	143



*Ilmakuva Nurmijärven kirkonkylästä.*



## 1 Työn rajaus, tavoitteet ja sisältö

Tämä selvitys sisältää Uudenmaan tiepiirin alueella olevien isojen ja kasvu-vyöhykkeellä olevien taajamien tiemiljöön, maankäytön ja liikenteen nykytilan kuvauksen yleisten teiden vaikutusalueilla. Kaikkiaan tarkasteltuja taajamia on 12. Työ on ongelmapainotteinen; ts. tarkastelussa keskitytään yksityiskohtaisemmin niihin taajamiin, joissa esiintyy liikenteellisiä, maankäytöllisiä ja/tai taajamakuvaallisia ongelmia.

Työn keskeisin tavoite on selkeän ja havainnollisen "käsikirjan" laatiminen taajamittain, jossa taajamien inventointitiedot ja toimenpidesuosituksot on koottu yksiin kansiin. Tietopohjan lisäksi selvitys palvelee tiepiirissä myöhemmin tehtävää jatkosuunnittelua ja ohjelmointia sekä kuntien maankäytön suunnittelua. Työ on tehty yhteistyössä kuntien kanssa, jolloin kunnilla on ollut mahdollisuus vaikuttaa raportin asiasisältöön. Työssä on lisäksi tehty luettelo ns. pikaparannusta vaativista taajamakohteista ja -toimenpiteistä.



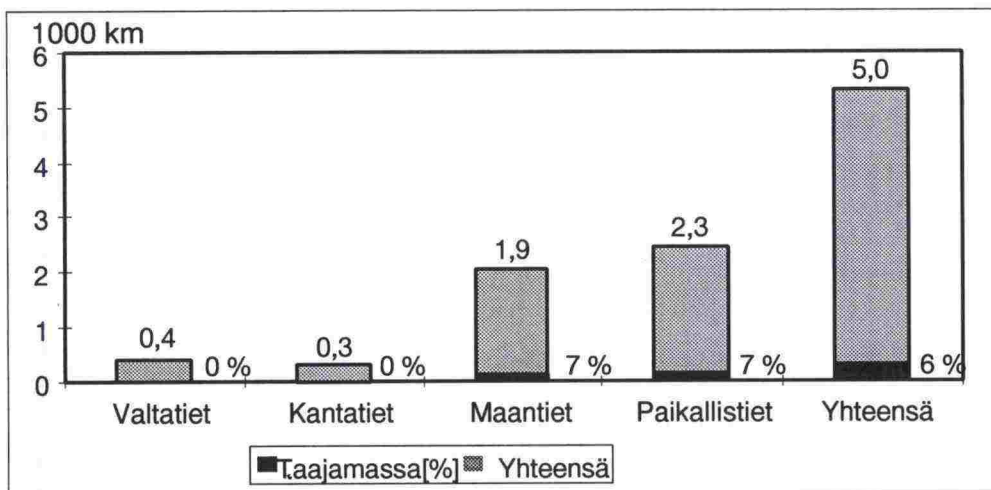
Kuva 1.1 Vihdin kirkonkylän uusi kevyen liikenteen raitti Nurmijärventien (mt 1221) varrella.

## 2 Alueen ja tieverkon yleiskuvaus

### 2.1 Uudenmaan läänin tieverkko

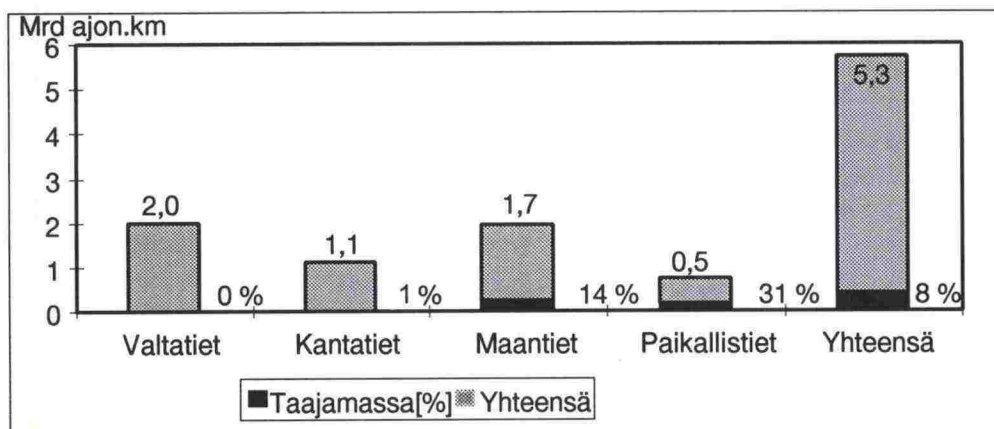
Uudenmaan tiepiirin yleisen tieverkon pituus oli v. 1993 noin 5000 kilometriä, joka jakautuu seuraavasti:

Taulukko 2/1.



Liikennesuorite oli v. 1993 noin 5,3 miljardia ajoneuvokilometriä, joka jakaantuu seuraavasti:

Taulukko 2/2.



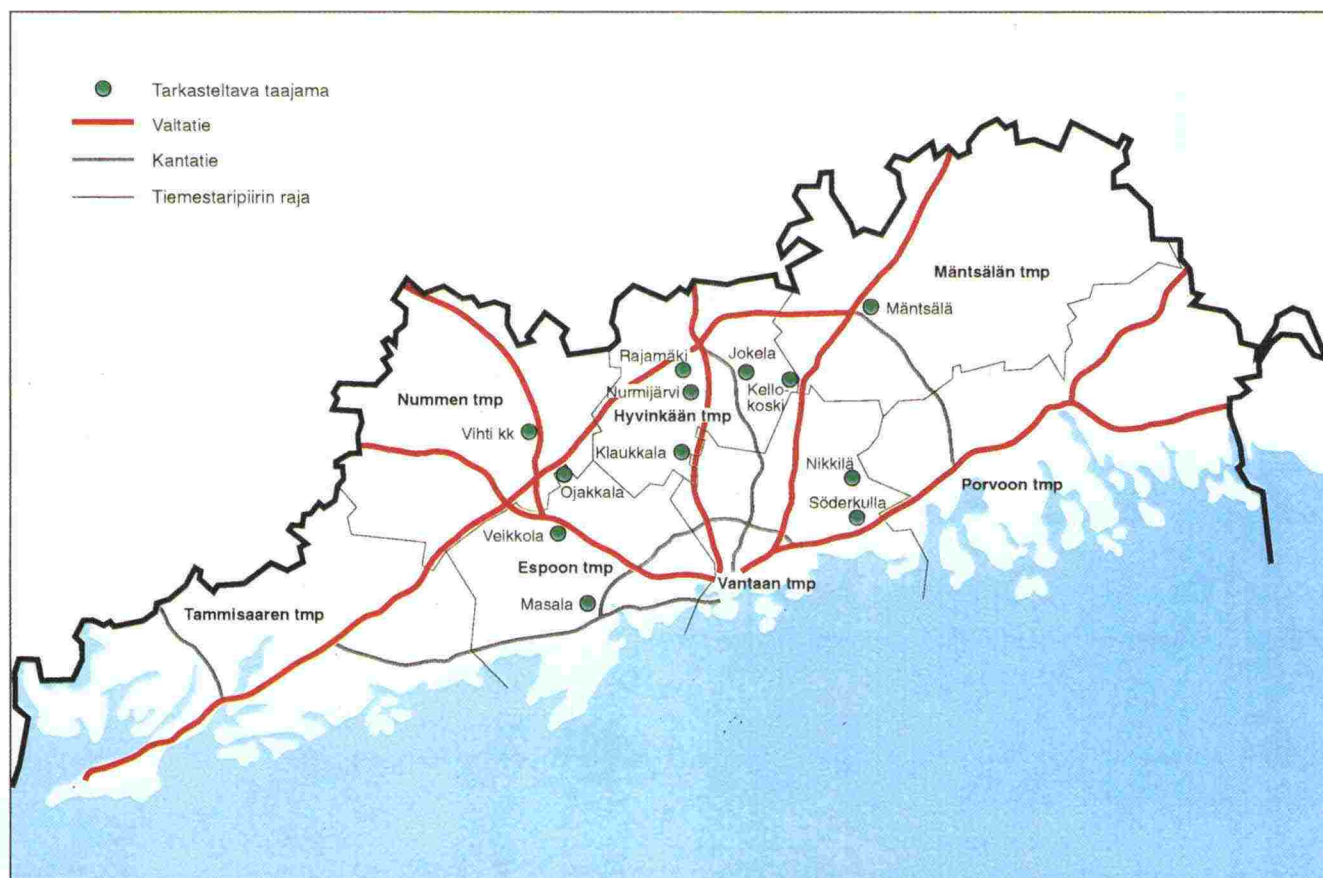
Taajamateiksi on tierekisteritietojen perusteella määritelty taajamamerkkien vaikutusalueilla olevat tielaitoksen ylläpitämät yleiset tiet. Mukana eivät ole kuntien kaavatiet. Taajamateiden suhteellinen osuus yleisten teiden pituudesta on n. 6 % (koko maassa n. 3 %) ja liikennesuoritteesta n. 8 % (koko maassa n. 7 %).

Tässä selvityksessä on lisäksi tarkasteltu taajamien välittömässä läheisyydessä olevia valta- ja kantateitä, joissa ei ole taajamamerkkejä.



Taajamatiet voidaan jakaa tien verkollisen aseman mukaisiin luokkiin seuraavasti:

- läpikulkutie tai sisääntulotie kaava-alueella
- keskustan ohikulkutie kaava-alueella
- sisääntulotie nauha-asutuksen alueella
- tie pienessä palvelukeskuksessa



Kuva 2.1. Uudenmaan tiepiirin päätieverkko, tiemestaripiirit ja tarkasteltavat taajamat.

## 2.2 Uudenmaan läänin liikenneonnettomuustilanne

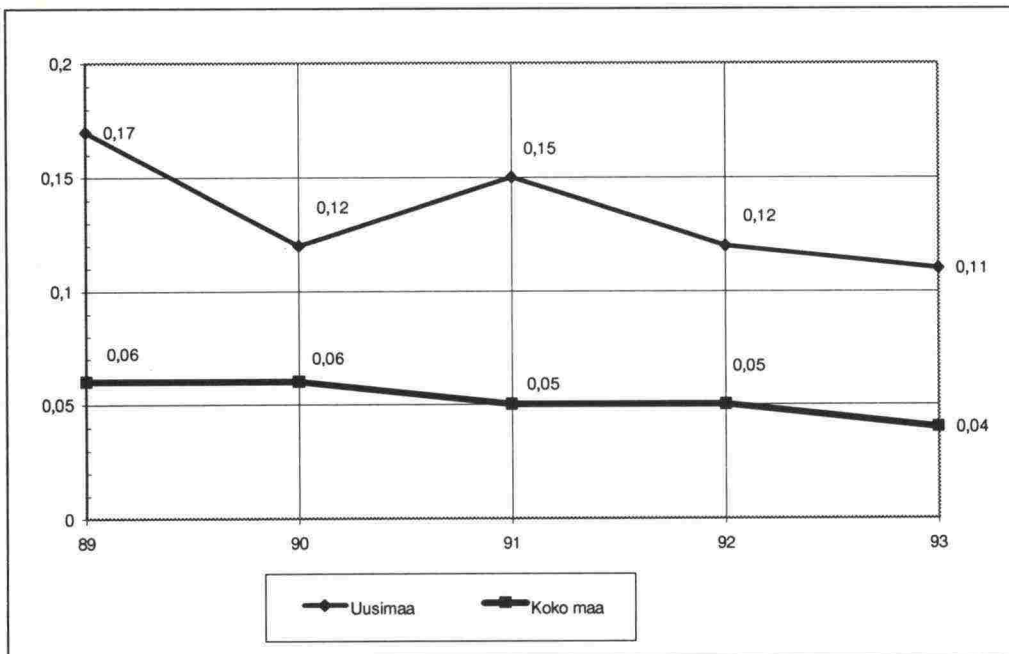
Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä Uudenmaan tiepiirin yleisillä teillä on laskenut vuosina 1989-1993.

Taajamamerkkien vaikutusalueella olevien teiden suhteellinen osuus henkilövahinkoihin johtaneista onnettomuuksista v. 1993 oli n. 12 %.



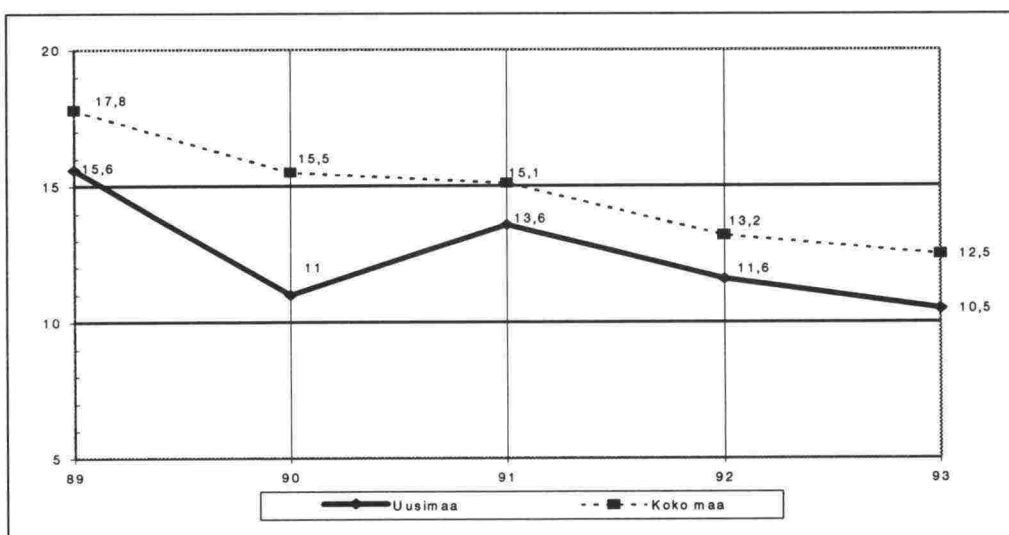
Henkilövahinko-onnettomuuksien tiheyden kehittyminen ja vertailu koko maan yleisiin teihin v. 1993 on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 2/3 Henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys (onn./km/v)  
Uudenmaan tiepiirissä ja koko maassa yleisillä teillä



Henkilövahinko-onnettomuusasteen kehittyminen ja vertailu koko maan yleisiin teihin on esitetty seuraavassa taulukossa.

Taulukko 2/4 Henkilövahinko-onnettomuusaste (onn./100 milj. ajon.km)  
Uudenmaan tiepiirissä ja koko maassa yleisillä teillä.



Keskimääräiset henkilövahinkojen onnettomuustiheydet (onn./km/v) yleisillä teillä ja taajamamerkkien vaikutusalueilla ovat v. 1993 olleet seuraavat:

	Koko maa	Uudenmaan tiepiiri
Kaikki yleiset tiet	noin 0,04	noin 0,11
Taajamat	noin 0,22	noin 0,22

Keskimääräiset henkilövahinkojen onnettomuusasteet (onn./100 milj ajon. km) yleisillä teillä ja taajamamerkkien vaikutusalueilla ovat v. 1993 olleet seuraavat:

	Koko maa	Uudenmaan tiepiiri
Kaikki yleiset tiet	noin 12,5	noin 10,5
Taajamat	noin 24,3	noin 16,3

### 2.3 Taajamien valintaperusteet

Tarkastellut taajamat (Vihti kk, Ojakkala, Masala, Veikkola, Nurmijärvi kk, Klaukkala, Rajamäki, Mäntsälä, Nikkilä, Söderkulla, Jokela, Kellokoski) ovat kasvavia ja kehittyviä keskuksia, tai sijaitsevat niiden kasvuvyöhykkeillä. Ne sijoittuvat pääkaupunkiseudun vaikutuspiiriin, pääosin hyvien liikenne-yhteyksien varteen. Masala, Klaukkala ja Mäntsälä ovat läpikäyneet nopean kasvun vaiheen. Veikkolaa ja Söderkullaa on tarkoitus kehittää voimakkaasti tulevaisuudessa. Rajamäellä, Ojakkalassa ja Jokelassa kasvuennusteet perustuvat pitkällä aikavälillä tapahtuvaan kehittymiseen.

### 2.4 Yleiset tiet taajamissa - taajamateiden suunnittelukäytäntöä

Taajamien kehitys on perinteisesti ollut tiukasti kytköksissä liikenneverkkoon ja sen muutoksiin. Pienissä taajamissa (Ojakkala, Kellokoski) kylän pääväylä toimii usein sekä läpiajoreittinä että pääliikekatuna. Taajaman kasvaessa tämä johtaa liikenteellisiin ja miljööongelmin (Klaukkala, Masala). Tutkituista taajamista valtaosalla liikekeskus sijoittuu kaavatien varteen ja läpiajo ohjataan sen sivuitse yleistä tietä pitkin (Vihti, Nikkilä, Nurmijärvi, Rajamäki). Ohikulkutien luonteisia varauksia sisältyy lähes kaikkien tutkitujen taajamien kaavoihin.

Taajaman sisään jäävät läpikulkutiet vaikeuttavat usein maankäytön suunnittelua ja ovat ilmeeltään raskaita ja taajamaa jakavia (Nurmijärvi, Jokela, Mäntsälä). Viime aikoina kyseisiä läpiajoteitä on parannettu keskustatoimintoihin soveltuviksi useissa kohteissa (Klaukkala, Mäntsälä).

Tutkituissa taajamissa sekä julkiset että kaupalliset palvelut sijoittuvat melko keskitetysti, mikä helpottaa taajaman ja tieverkon hahmottamista ja antaa lähtökohdan tehokkaan kevyen liikenteen verkoston kehittämiseksi. Palvelujen hajasijoituksesta kärsiviä taajamia ovat Kellokoski ja Veikkola.

Nauhamaisessa taajamarakenteessa tietila ja tiemiljöö muodostavat keskeisen osan taajamakuva (Ojakkala, Kellokoski). Useimmissa taajamissa keskusta-alue hahmotetaan sisäänkulkutieltä sivusta päin (Rajamäki, Nurmijärvi kk, Vihti), mikä ei taajamakuvaltaan aina ole edustuskelpoisinta aluetta. Pääongelmina ovat sisääntuloliittymien laajuus ja heikko korostuminen (Mäntsälä, Rajamäki, Nurmijärvi, Vihti, Jokela). Usein myös suurmaisema edellyttää pääliittymien voimakasta korostamista (Rajamäki, Vihti).

Pienipiirteisissä säilyneissä kohteissa (Ojakkala) taajamatie liittyy luontevasti tontteihin. Joissakin hyvin nopeasti kasvaneissa kohteissa (Klaukkala, Masala) tiemiljöötä ei ole kehitetty kaupunkimiaseksi, vaikka taajamakuva on selkeästi muttunut sellaiseksi. Parannetuissa kohteissa tienrakentaminen on kuitenkin useimmiten tehty liian massiivisesti tulevaisuutta ennakoiden ja liikenneturvallisuusnormit täyttäen (Nurmijärvi, Mäntsälä, Veikkola, Nikkilä).

Taajamateiden suunnittelu on yhä enemmän tilasuunnittelua. Taajamakeskustoista tulisi luoda toimiva, turvallinen ja viihtyisä miljöökokonaisuuksia. Suunnittelukäytäntö on muuttunut viime vuosien aikana: nyt asukkaita ja liikkeenharjoittajia kuullaan suunnitteluratkaisujen löytämiseksi ja virheiden eliminoinniseksi. Taajamakuvan kannalta kaavoittaja luo lähtökohdat hyvälle ympäristölle. Mitä kaupunkimaisempi taajama on, sitä enemmän läpikulkevan yleisen tien tulisi muistuttaa katutilaa. Tämä tarkoittaa alhaisia ajonopeuksia, kapeaa tien poikkileikkausta, korkeaa varustetasoa ja ympäristönhoitoa sekä viihtyisää ja turvallista kokonaisympäristöä. Tässä selvityksessä tarkasteltujen taajamien läpikulku- tai ohikulkuteistä mikään ei täytä näitä ehtoja.

Hyvän taajamamiljöön suunnittelu on harvoin yksiselitteistä, vaan se edellyttää jatkuvaa kommunikointia ja valmiutta kompromisseihin. Ehdottomien liikenneturvallisuusnormien noudattaminen suunnittelussa ei välttämättä takaa turvallista ympäristöä eikä kallis miljöö saneeraus hyvää taajamakuva. Selkeitä sääntöjä taajamasuunnitteluun ei ole. Hyvä tapa on perehtyä kunkin taajaman yksilöllisiin erityispiirteisiin ja edetä toteutuksessa mieluummin pienin askelin ja tilannetta seuraten kuin parantamalla kerralla laajoja kokonaisuuksia. Suunnittelumenetelmät muuttuvat jatkuvasti, mutta ihmisten arvostukset eivät. Tämän vuoksi asukkaiden ja käyttäjien kytkeminen mukaan suunnitteluun on hyvin tärkeää.



### 3 Taajamat

#### 3.1 Taajamien liikenneturvallisuus

Tarkastelluissa 12 taajamassa on vuosina 1989-93 tapahtunut 117 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista n. 54 % on keskittynyt Mäntsälän keskusta, Klaukkalaan ja Nikkilään. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on vuosina 1989-93 kaikissa tarkastelluissa taajamissa tapahtunut yhteensä kuusi.

Seuraavassa yhteenvedotaulukossa on taajamien liikenneturvallisuuden yleistilanne jaettu kolmeen eri luokkaan: kohtalainen, keskimääräinen ja huono. Jaottelu on tehty ensisijaisesti suuntaa-antavaksi "työkaluksi" ongelmakohtien tarkempaa selvittämistä (kasautumispisteet) varten haastattelujen, maastokäyntien ja onnettomuustilastojen avulla.

Taajamakohtainen erittely

Taajama	Henkilövahinko-onnettomuudet v. 1989-93					Taajamien liikenneturvallisuustilanne
	Kaikki (kpl)	Kevyt liikenne (kpl)	Kuolleet	Hv.-onn. aste (onn./100 milj. ajon. km)	Hv.-onn. tiheys (onn./km/v)	
Vihti	2	2	0	21,4	0,16	Kohtalainen
Ojakkala	2	1	0	22,0	0,08	Kohtalainen
Masala	4	1	0	19,2	0,23	Keskimääräinen
Veikkola	6	3	0	<u>42,7</u>	0,19	Keskimääräinen
Nurmijärven kk	9	4	1	39,8	<u>0,47</u>	Keskimääräinen
Klaukkala	<u>20</u>	12	0	27,9	<u>0,61</u>	Huono
Rajamäki	9	5	0	<u>45,2</u>	<u>0,56</u>	Huono
Jokela	11	3	0	33,0	0,28	Keskimääräinen
Kellokoski	5	2	1	16,9	0,14	Kohtalainen
Mäntsälä	<u>28</u>	5	2	38,6	<u>0,69</u>	Huono
Nikkilä	15	11	2	<u>50,7</u>	<u>0,50</u>	Huono
Söderkulla	6	3	0	<u>79,4</u>	<u>0,70</u>	Huono

#### 3.2 Taajamakuva

Tarkastellut 12 taajamaa ovat kooltaan ja tyyliltään hyvin erilaisia. Pienipiirteisiä ja taajamakuvaltaan hyvin säilyneitä ovat Ojakkala ja Kellokoski. Huonosti hahmottavat puolestaan Veikkola ja Söderkulla. Maisemaan huonosti sopivaa rakentamista on eniten Söderkullassa, Klaukkalassa ja Masalassa. Vahvaa perinnettä ja kaunista kulttuurimaisemaa löytyy Sipoon Nikkilästä, Vihdin kirkonkylästä sekä Ojakkalasta. Näissä taajamissa on myös löydettävissä arvokkaita historiallisia tieosuuksia, joita tulisi tietoisesti vaalia ja korostaa. Taajamakuva kannalta merkittäviä raittiosuuksia ja vanhaa rakennuskantaa on paljon Nikkilässä. Söderkullan arvokohteet jäävät yleisten teiden ulkopuolelle.

Tiemiljööön kannalta taajaman rakenne, tietilat ja niiden muodostamat tilasarjat ovat tärkeitä. Taajamatien ja sen ympäristön muodostama kokonaisuus on aina karkeasti ottaen hyvä tai huono tien linjauksesta, mittakaavasta ja viimeistelystä riippuen. Tiemiljööön kannalta onnistuneita tiejaksoja löytyy jokaisesta taajamasta, yleensä nämä ovat reunaosien tonttikatumaaisina säilyneitä tieosuuksia. Parannettujen (erityisesti vilkasliikenteisten) teiden osalta tiemiljöö poikkeaa usein liikaa muusta ympäristöstä (Mäntsälä, Rajamäki, Veikkola, Nikkilä).

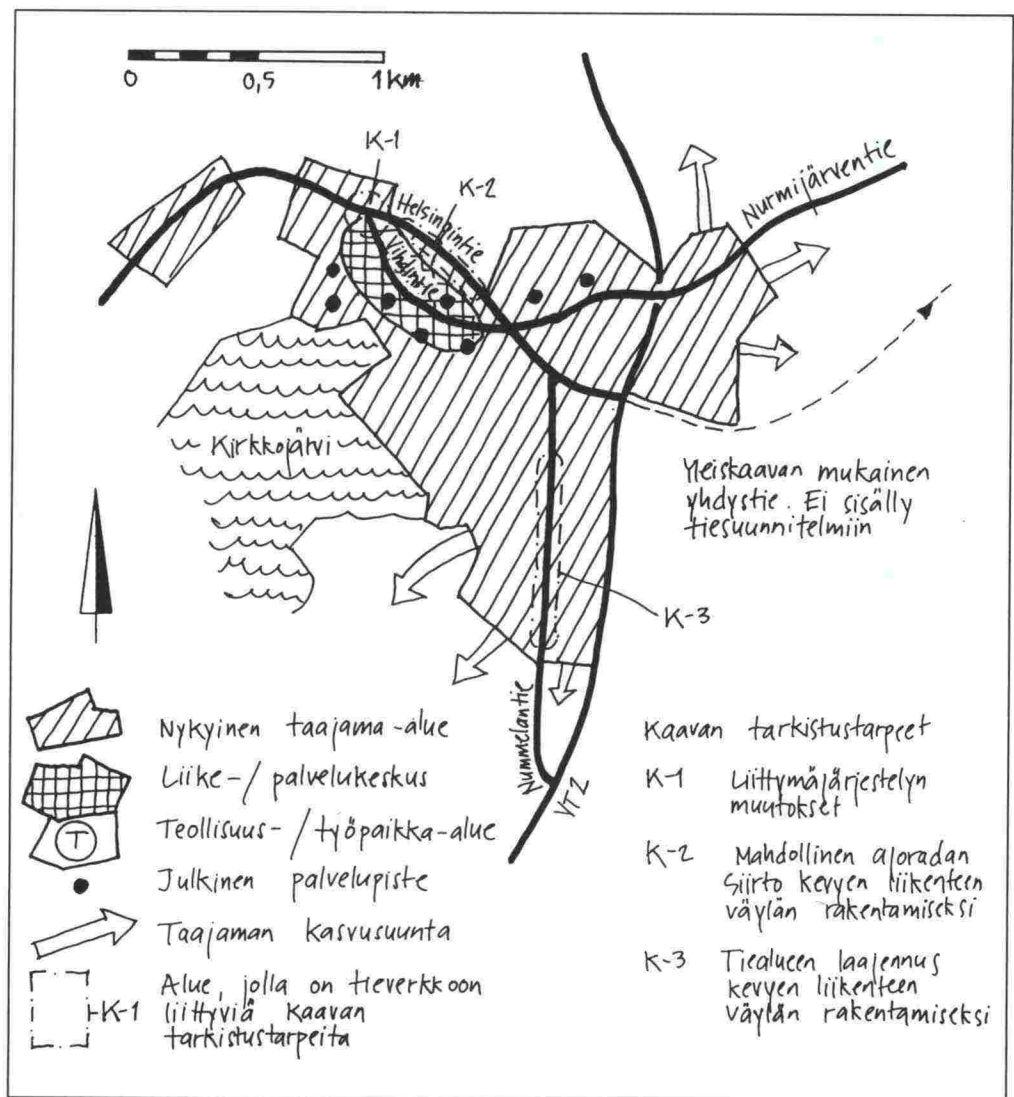
## 4 VIHTI

### 4.1 Kirkonkylä

#### 4.1.1 Nykytilan analyysi

##### Maankäyttö

Kirkonkylä on asukasluvultaan Nummelan jälkeen Vihdin suurin taajama ja sinne ovat keskittyneet koko kuntaa palvelevat hallinto-, opetus-, terveydenhuoltopalvelut. Ydinkeskus palveluineen on ryhmittynyt tiiviisti Vihdintien varteen. Sitä on voitu kehittää jalankulkuystävällisenä keskusraittina, koska luontevasti ydinkeskustan kiertävä Helsingintie poistaa tarpeettoman läpi-ajon. Valtatie 2 halkaisee taajaman erottaen Männikön alueen omaksi osa-alueekseen. Muuten taajamarakenne on eheä ja yhtenäinen ja jäsentyy luontevasti erityyppisiin osiin (palvelukeskus, sairaalanmäki, asuinalueet).



Kuva 4.1 Maankäyttö.



Kaavatilanne: Koko kuntaan on vuonna 1986 laadittu yleiskaava. Kirkonkylän rakennuskaavat on tarkistettu 80- ja 90-luvuilla. Taajaman tulevia laajenemissuuntia ovat Männikön alue ja myös Nurmijärventien pohjoispuoli sekä Koivissillan alue.

Taajaman laajeneminen itään lisää poikittaisliikennettä Porintien (vt 2) yli. Yleiskaavassa on varauduttu uuden eritasoyhteyden rakentamiseen jatkamalla Helsingintietä itään, mutta hanke ei sisälly tiepiirin suunnitelmiin. Lisäksi uusien asuinalueiden kytkeminen keskustaan kevyen liikenteen väylällä Alhonmäen pohjoispuolitse voi olla aikanaan tarpeen. Koivissillan alueen lisärakentaminen puolestaan lisää kevyen liikenteen väylän tarvetta Nummelantiellä. Julkiset ja kaupalliset palvelut keskittyvät myös tulevaisuudessa ydinkeskustaan Vihdintien tuntumaan. Yleiskaavassa on varauduttu valtatie 2 muuttamiseen moottoritieksi.



Kuva 4.2 Vihdin taajamaa ympäröi kaunis suurmaisema.

### Maisemakuva

Kirkonkylä kuuluu eteläisen rantamaan Kiskon-Vihdin järviseudun maisema-alueeseen ja edustaa sitä hyvin tyypillisenä vaihtelevine järvi- ja kallio-alueineen, tuoreine metsineen ja lehtoineen sekä rannoille rajautuvine savikkopeltoineen. Kirkonkylä sijaitsee harjulla Hiidenveden Kirkkojärven rannalla. Kirjavanjoki halkoo kirkonkylän pohjoisosaa. Asutus on sijoittunut pe-



rinteisesti järvenrantojen kumpareille ja kukkuloiden rinteille. Kirkonkylä on osoitettu valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi.

### Kulttuurihistoria

Kirkonkylän asutushistoria on pitkä ja sen ympäristössä on runsaasti kivi-kautisia asuinpaikkoja. Pitäjä on pitkään ollut vauras maatalouspitäjä ja keskiajalla jopa alueensa hallinnollinen keskus. Historialliset vihtiläiset kylät olivat suurehkoja, mikä iso- ja uusjaossa johti kylärakenteen hajoamiseen naapurikuntia enemmän. Rakennuskulttuurissa omaleimaisuus näkyy erityisesti maatilojen päärakennuksissa: kookas, kaksikerroksinen päärakennus ja sen vieressä oleva syytinkirakennus ovat alueelle tyypillistä rakentamistapaa. Kulttuurimaisemassa tärkeät torpat ja mäkituvat ovat uhanalaisina tärkeitä kulttuuriperinneohteita. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaita alueita kirkonkylän ohella ovat Vanhalan ja Sukselan kylät. Kirkonkylän Sipilänmäen mökkiasutus on peräisin 1800-luvun jälkipuoliskolta. Tiemaiseman kannalta maa-merkkinä toimiva kirkko, länsiosan kaunis kulttuurimaisema ja teitä rajaavan rakennuskannan pienipiirteisyys ovat tärkeitä kulttuuriarvoja, joita tulee korostaa.

### Taajamakuva ja tiemiljö

Kirkonkylän taajamakuva on hyvin monimuotoinen ja vaihteleva. Rakentamisen suhde suurmaisemaan on säilynyt erityisesti reuna-alueilla. Maiseman ja rakentamisen vuorovaikutus on Vihdissä tärkein taajamakuva luova tekijä; siksi siihen tulee erityisesti panostaa. Maisemallisille kiintopistealueille ja avoimille pelloille rakentaminen rikkoo maisemakuva myös uusilla kaava-alueilla. Pitkät, vapaat näkymät ja akselien korostaminen, hoidetut ja selkeäreunaiset maisema-alueet sekä massaltaan ja tyyliltään "oikea" rakentaminen ovat perinteistä vihtiläistä miljöötä. Tehokkaasti kaavoitetut asuntoalueet, maisemassa vieraat värit ja raskaat julkisivut sekä heikko ympäristön hoidon taso eivät sitä ole.

Vihdin tiemiljöössä erottuvat toisistaan uudet päätiet ja toisaalta vanhat asuntoraitit. Kirkonkylän itäpuolella kulkeva Porintie (vt 2) on maisemassa hallitseva, korostuva ja sijoittuu tärkeään, pohjois-eteläsuuntaiseen maisemasolaan. Sisääntulo etelästä Helsingintielle mt 1224 (mt 122) on jäykkä ja sekava. Helsingintie on parantamisen jälkeen hyvin raskas ja maantiemäinen sisääntulojakson kohdalla.

Asunto- ja kokoojatiet ovat säilyttäneet kauniin linjauksen ja hyvän tasauksen: näitä ovat mm. Nurmijärventie (mt 1221) sekä Nummelantie (pt 11198). Näitä tulisi kehittää kyläraitteina.

*Helsingintie mt 1224 (mt 122)* jaksottuu hyvin ympäröivän maankäytön mukaan. Erityisen kaunis on Vanhalan kylän halki kulkeva jakso sairaalalle asti. Tätä jaksoa tulisi kehittää maisematienä ja tieympäristöä viimeistellä sen mukaisesti. Jaksoa sairaalalta Nummelantien (pt 11198) liittymään tulee viimeistellä tiemiljöön, maisemanhoidon ja porttikohtien osalta sekä ohjata rakentamista enemmän perinteiseen suuntaan.



*Nurmijärventie (mt 1221)* on säilyttänyt hyvän geometrian ja tasauksen. Tienvarsiasutus on perinteistä mökkiasutusta. Tie on hiljattain saneerattu ja tiemiljöö kehitty istutusten kasvaessa nykyistä pehmemmäksi. Merkittävää on tien parantamisen aiheuttama vaikutus istutusten hoidon tason kohentumisessa tonteilla. Tie tarvitsee vain vähäistä viimeistelyä kirkonkylän puoleisessa päässä. Rakentamisen ja maisemanhoidon kehittämiseksi on annettu suosituksia vasta rakennetuilla alueilla.

*Nummelantielle (pt 11198)* antavat ilmeen uudet asuntoalueet. Alueelle kaa-vailtu kevyen liikenteen väylä ja eritasoliittymän rakentaminen valtatiellä 2 aiheuttavat muutospaineita. Raittimainen tie on ristiriidassa sen nykyisen luonteen (asunto- ja kokoojakatu) ja maankäytön kanssa. Kyseistä tietä on kehitettävä nykyistä toiminnallisemmaksi ja säilytettävä sen kyläraittimainen ilme.



Kuva 4.3 Helsingintien mt 1224 (mt 122) edustavaa tiemiljöötä Vanhalan kyläalueella. Tiemiljöö on tärkeä osa kulttuurimaisemaa.

*Olkkalantie 1241 (mt 124)* on alkujaksoltaan suora ja sujuva tie. Liiallista sujuvuutta tulisi rajoittaa maisemanhoidollisin keinoin Helsingintien liittymän kohdalla.





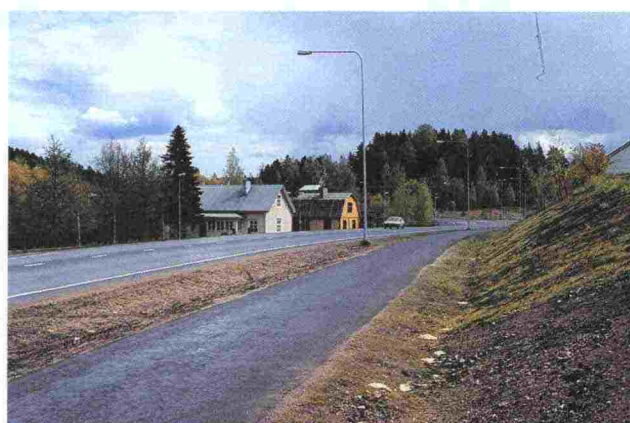
Kuva 4.4 Syvät avo-ojat tulisi madaltaa, väli-  
kaista nurmettaa ja istuttaa sille  
pensaita. Kuva Helsingintieltä mt  
1224 (mt 122) sairaalan kohdalta.



Kuva 4.5 Nummelantielle (pt 11198) suunniteltu kevyen liikenteen väylä on sovitettava huolellisesti maastoon. Alueelle ehdotetaan laadittavaksi tiemiljöön ja tonttien maisemanhoitoa koskeva kehittämissuunnitelma.



Kuva 4.6 Tiealueilla tehtäviä pikaparannustoimenpiteitä ovat mm. pysäkkiympäristöjen viimeistely ja tieluiskien maisemointi. Kuva Helsingintieltä.

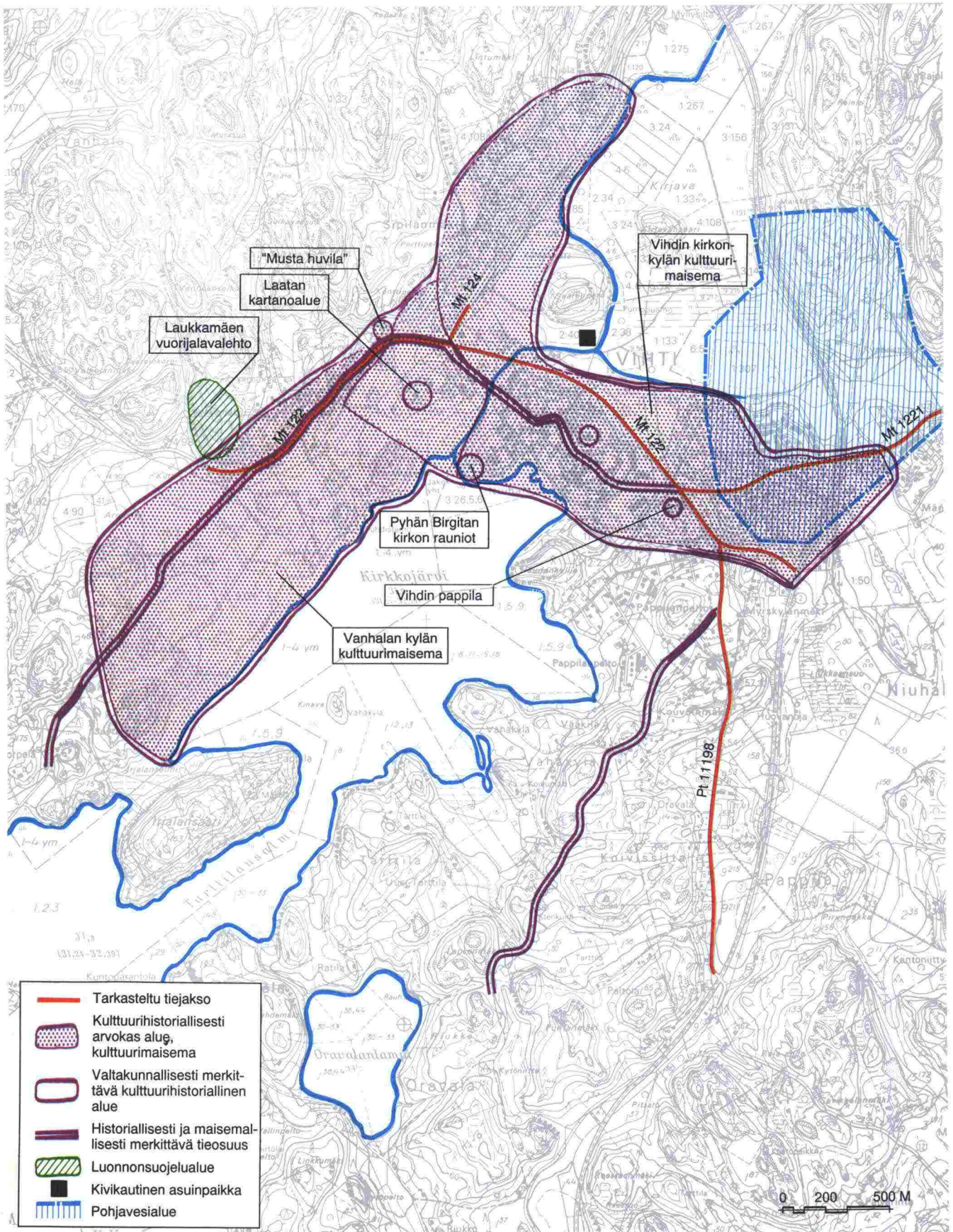


Kuva 4.7 Helsingintien keskustajaksoa. Väli-  
kaistalle kaivattaisiin lisää vihreyttä  
(pienpuita), samoin penkereeseen  
(pensasmassat).

Kuva 4.8 Helsingintien ja Olkkalantien (mt  
1224 (122)/1241 (124) risteysalueen  
parantaminen (tiealue ja tontit)  
esitetään suunniteltavaksi ja toteutettavaksi välittömästi.

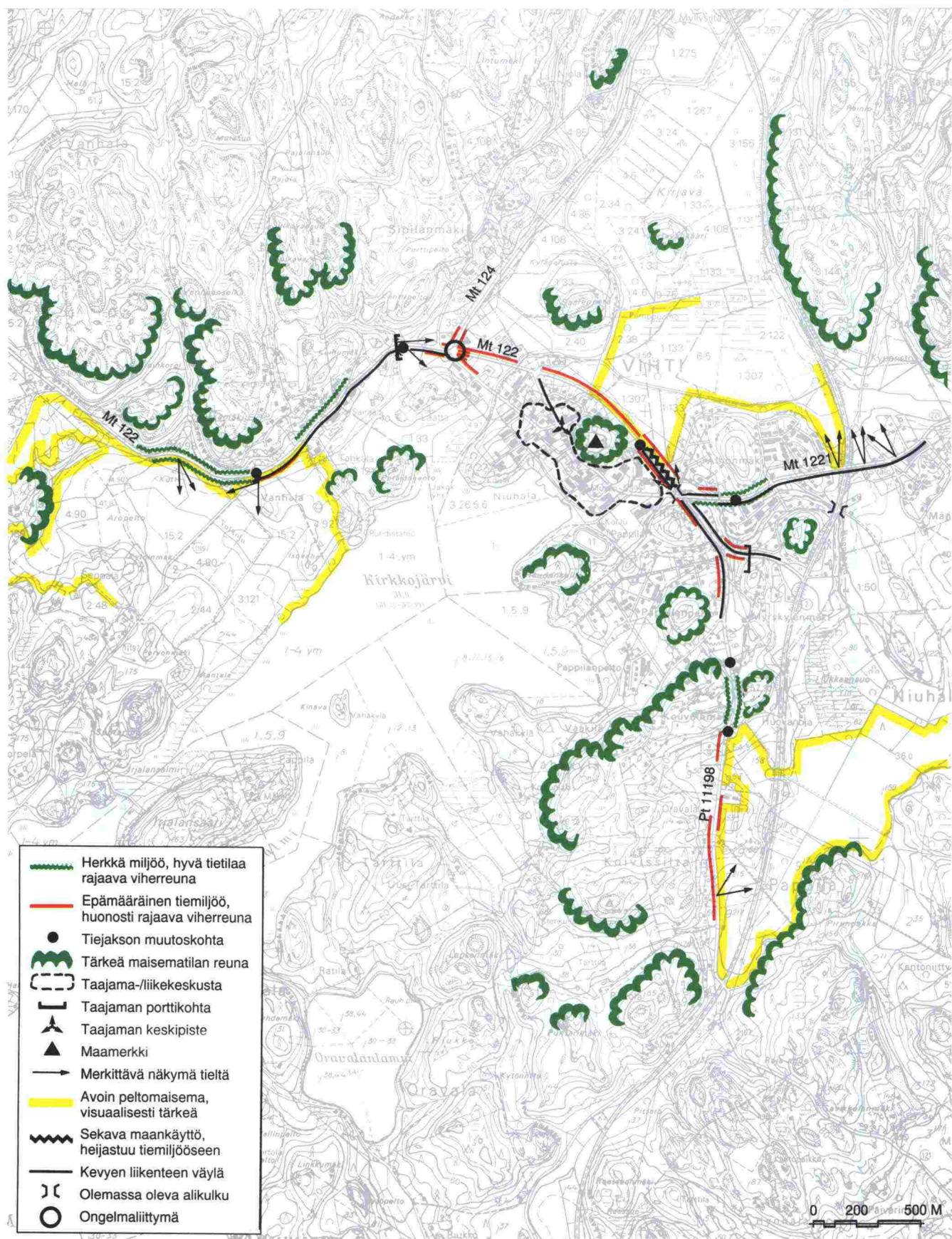






Kuva 4.9 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö





Kuva 4.10 Maisema-analyysi



**Liikenneturvallisuus**

Vihdin kirkonkylän liikenneturvallisuustilanne on kohtalainen. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut kaksi kevytliikenteen henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta.

Vuosina 1991-93 toteutettu Helsingintiehen (mt 122) liittyvä taajamasaneeraus on parantanut liikenneturvallisuutta taajamassa.

*Taulukko 4/1. Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.*

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1224 (122)	0.99	7.0	Siskaava	76	100	2	1	Yhdystie	50
1221	1.33	6.0	Siskaava	87	93	7	0	Yhdystie	50
1241 (124)	0.18	6.5	Pieni	0	0	0	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	2.50	6.4		76	89	9	1		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1224 (122)	2665	3391	8.0	2	2	0	41.5	0.40	3
1221	1754	2235	6.0	0	0	0	0.0	0.00	0
1241 (124)	816	1038	9.0	0	0	0	0.0	0.00	0
Yht./keskim.	2047	2607	7.0	2	2	0	21.4	0.16	3
Verkollinen asema					* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet  Huom ! Seuraavat tienumeromuutokset tulevat voimaan 1.1.1996 mt 122 → mt 1224 mt 124 → mt 1241				
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

**Suunnittelutilanne**

Tiepiirin suunnitelmat:

- Vihdin kk:n yleisten teiden (maanteiden 122 ja 1221 sekä paikallisteiden 11198 ja 11199) parantaminen ja varustaminen jalankulku- ja polkupyöräteillä, Rakennussuunnitelma 1991 (mt:n 122 uusi nro 1224)
- Vihdin tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma, 1995

Muut suunnitelmat:

- Vihdin yleiskaava 1:20 000 ja 1:50 000, selostuksineen
- Vihdin kirkonkylän rakennuskaavojen hakemistokartta 1:5000 ja rakennuskaavojen muutokset 1:2000
- Forsius-Nummela, Johanna: Vihdin maisemahistoriallinen selvitys; Raportti 3.3.1994
- Vihdin kulttuurihistorialliset rakennukset ja alueet; Vihdin kunta, 1982

#### 4.1.2 Toimenpidesuosituksukset

Vihdin taajamassa maisema-arvot ja myös tietoisuus niistä korostuvat poikkeuksellisen voimakkaasti. Tämä tarkoittaa tienpitäjän kannalta sitä, että kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa tulisi lähtökohtana olla kunnan teettämät maisemaselvitykset, ohjeet ja suositukset.

Vihdin kirkonkylän tiemiljöötä on parannettu viime vuosina perusteellisesti. Suuria hankkeita ei ole tiedossa lähitulevaisuudessa. Taajamakuva tien osalta tulee paranemaan ajan myötä istutusten kasvaessa ja tieilmeen pehmetessä. Rakentamisen yhteydessä tehdyt virheet ja epäkohdat voidaan parantaa vähitellen. Tiealueella tehtävät toimenpiteet keskittyvätkin pääasiassa näiden kohtien parantamiseen varsinaisten pikaparannuskohteiden (\*) lisäksi.

##### Laajemmat parantamiskohteet:

- kevyen liikenteen väylän rakentaminen pt:lle 11198 välillä Tarttilantie - Porintie (vt 2)
- kevyen liikenteen väylän rakentaminen mt:lle 1221 välillä Junkkarinkuja - Seimelänkuja ja ajonopeuden hillitseminen (suojatiesaareke)
- pt:n 11198 ja vt:n 2 liittymäjärjestelyt (nykyisen liittymän korvaaminen eritasoristeyksellä tieverkkosuunnitelman (1995) mukaisesti)

##### Pienet parantamiskohteet:

- pt:n 11197 ja mt:n 1224 (mt 122) liittymän parantaminen

##### Ympäristöä/ tiemiljöötä parantavat toimenpidealueet ja -kohteet:

- Vihdintien/ mt:n 1224 (122)/ mt:n 1221 liittymäalueen ja tienvarsialueen parantaminen kytkettynä maankäytön kehittymiseen
- miljöökohteet (kuva 4.11 ja s. 26 luettelo, joista osa pikaparannuskohteita)

##### Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- maanteiden 1224 (122) ja 1241 (124) liittymän parantaminen (myös tiemiljöö)\*
- tiemiljöön kehittämissuunnitelman laatiminen pt:lle 11198
- kevyen liikenteen väylän rakentaminen mt:lle 122 välillä linja-autoasema - Myyrintie (tarveselvitys) mt:lle 1224 (mt:lle 122)

Ehdotetut kevyen liikenteen väylien parantamiset maanteilla 1224 ja 1221 sekä pt:llä 11198 on tehtävä hienovaraisesti maastoon sovittamalla.



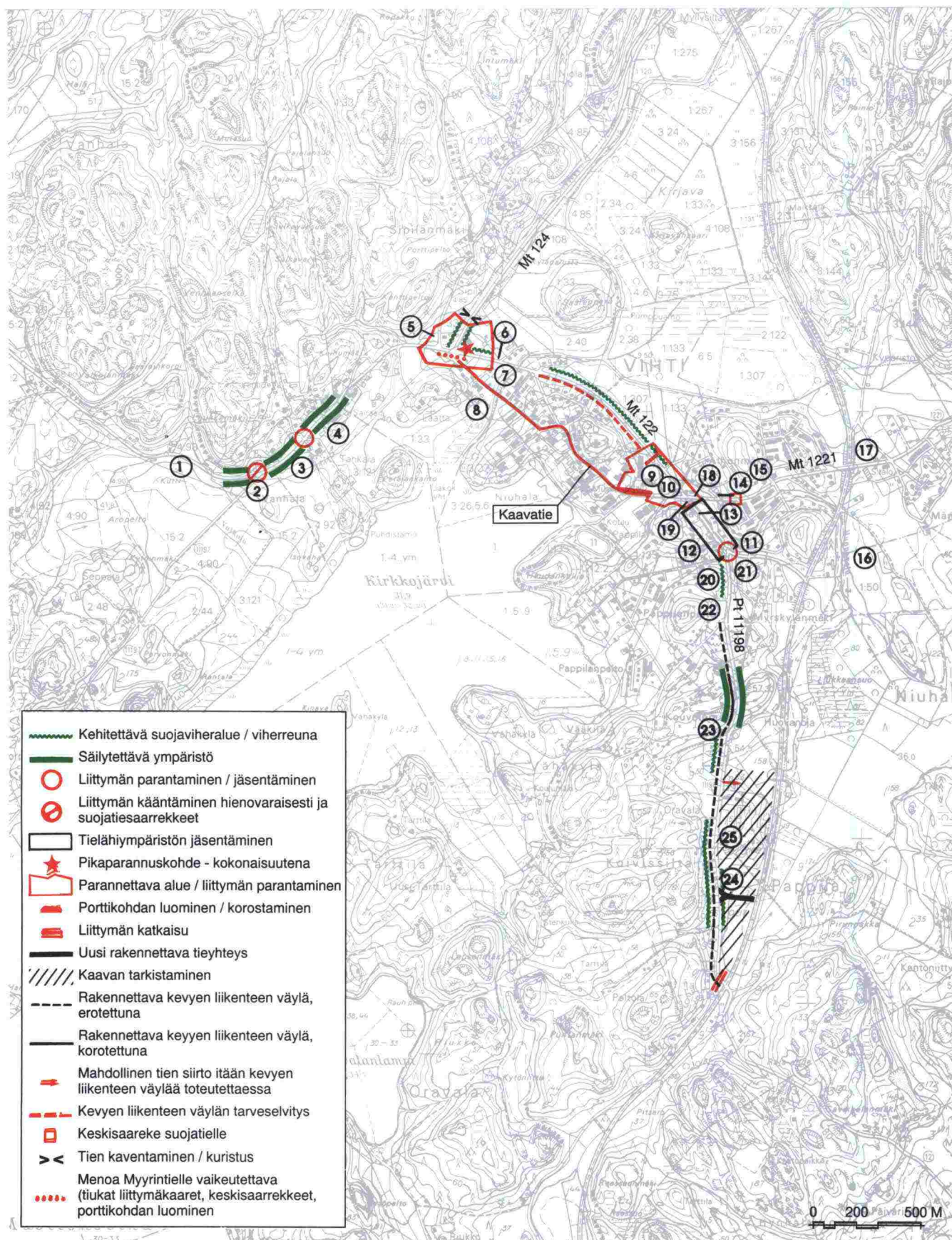
Seuraavat tiemiljööön pienet parantamistoimenpide-ehdotukset (kuva 4.11) on mahdollista toteuttaa tiemestaripiirin/kunnan toimesta. Näistä kiireelliset on merkitty symbolilla (tähti):

- 1 Kevyen liikenteen väylän jatkaminen kyläkuva säilyttämällä. Toteutettava "räätälintyönä" puuryhmän ulkopuolelta.
- 2\* Luiskan maisemointi. Puuryhmä. Avo-oja loivemmaksi.
- 3 Pensasryhmä välikaistalle. Puuryhmä kääntöpaikalle.
- 4\* Pysäkkiympäristön viimeistely. Rinteeseen istutuksia. Kaiteen ehostus.
- 5 Siistittävä piha-alue. Liittymän jäsentäminen. Istutuksia.
- 6 Tietilan rajaaminen (suojaviheralue).
- 7\* Näkymän avaaminen joelle.
- 8\* Myyrintien luiskan kohentaminen. Peltoalueen rajaaminen istutuksin.
- 9\* Keskustan porttikohdan korostaminen. Kevyt saneeraus tontit mukaan lukien.
- 10 Näkemäakselin avaus kirkon tornille.
- 11\* Lisäistutuksia. Kaiteiden ehostaminen.
- 12\* Kaupan edustan tieluiskaan lisää istutuksia.
- 13\* Puurivin jatkaminen kaarteeseen.
- 14\* Suojatielle keskisaareke, joka kivetään.
- 15 Kevyen liikenteen väylän linjaus myös pohjoispuolelle välillä Junkkarintie - Alhonmäentie. Kasvillisuus säästetään.
- 16 Reunavyöhykkeen kehittäminen asuin-/teollisuusalueelle.
- 17\* Välikaistan nurmetuksen parantaminen.
- 18\* Välikaistalle lisää pensaita kaarteeseen.
- 19\* Tien länsipuolelle lisää istutuksia välikaistalle ja luiskiin.
- 20\* Välikaistalle ja leikkausluiskaan puuryhmiä.
- 21\* Luiskaan lisäistutuksia (pensaita).
- 22 Pysäkkiympäristön viimeistely. Suunniteltu kevyen liikenteen väylän jatkaminen sovitettava kylämiljööseen/ maastoon.
- 23\* Jäsentymättömän asuinalueen rajaaminen istutuksin.
- 24 Tie selänteen reunassa. Näkymiä pelloille. Tien rajaaminen aidoilla ja puuriveillä.
- 25 Tielaitoksen varikon lähiympäristön hoito.

### **Yhteenveto**

Vihdin kirkonkylän tiemiljöö on saneerattu vuosien 1990-1991 aikana. Suunniteltu maankäyttö ei aiheuta muutoksia tieverkossa lyhyellä aikavälillä. Verkollinen tarkastelu on kuitenkin tarpeen pitkän ajan kehitystä silmällä pitäen. Kasvu on suhteellisen hidasta. Liikenneturvallisuuksi parantavat toimenpiteet kohdistuvat kevyen liikenteen yhteyksien rakentamiseen ja liittymäalueiden selkeyttämiseen. Taajamakuvallisesti rakentamisella on merkittävä rooli tienvarsialueiden parantamisessa erityisesti keskustaaajaman alueella. Pieniä kunnossapitoin ja alueiden viimeistelyyn liittyviä toimenpiteitä voidaan tehdä vähitellen (tiemestari, kunnan puutarhuri). Pikaisesti parannettava yhtenäinen alue on maanteiden 1224 (122) ja 1241 (124) liittymäalue ympäristöineen.





Kuva 4.11 Toimenpide-ehdotukset.

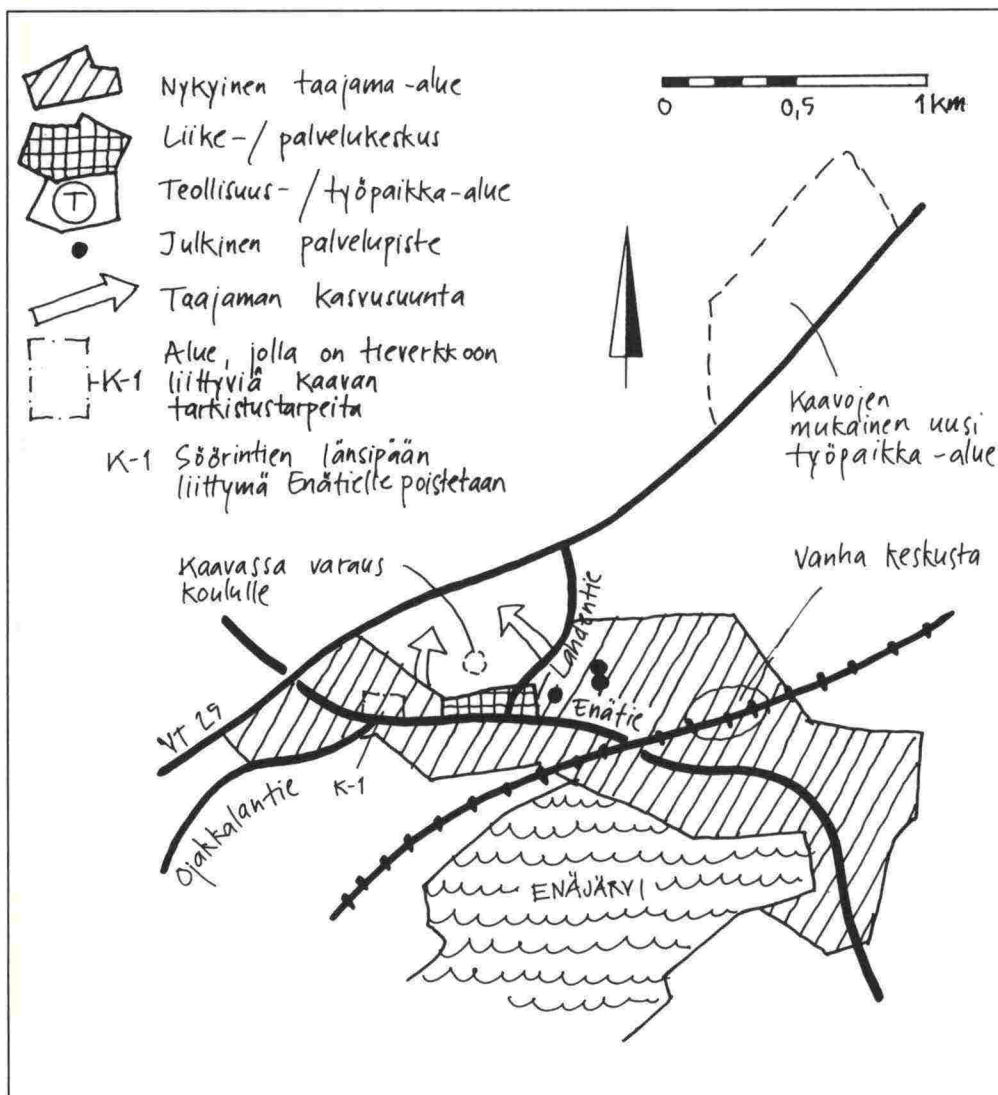


## 4.2 Ojakkala

### 4.2.1 Nykytilan analyysi

#### Maankäyttö

Ojakkala on pieni, nauhamaisesti tiestön varteen kasvanut taajama. Alunperin rautatien tuntumassa sijainnut keskusta on hiljentynyt ja kaupallinen toiminta siirtynyt Enätien mt 1215 (entinen mt 121) varteen. Salpausselkä ja valtatie 25 (entinen kantatie 53) muodostavat selkeän taajamarajan länteen ja pohjoiseen, Enäjärvi etelään. Tervalammentietä tultaessa taajaman raja on epämääräisempi. Kaupalliset palvelut, julkiset palvelut ja valtaosa asuinrakentamisesta sijoittuu Enätien pohjoispuolelle. Rautatie jakaa jonkin verran taajamarakennetta.



Kuva 4.12 Maankäyttö.

Kaavatilanne: Alueella on voimassa koko kuntaan vuonna 1986 laadittu yleiskaava sekä lukuisia rakennuskaavoja. Nummelan koillisosien ja Ojak-

kalan osayleiskaava sekä koko Ojakkalan käsittävän rakennuskaavan tarkistus ovat valmistumassa. Taajamaa tullaan kehittämään asuinalueena, jonka pääkasvusuunta on nykyisen keskustan ja valtatie 25 välinen alue. Suunnitelmissa on varauduttu huomattavaan lisärakentamiseen, mutta lähitulevaisuudessa valtaosa lisärakentamisesta voidaan sijoittaa nykyisiä rakennusalueita tiivistäen. Vähäistä lisärakentamista tapahtuu myös Pietilän suuntaan. Pässinnummeen valtatie 25 pohjoispuolelle on kaavailtu laajaa työpaikka-aluetta. Pääliikenneverkko säilyy nykyisellään, mutta kevyen liikenteen väyliä on osayleiskaavassa osoitettu lisää mm. Enätien varteen.

Rakennuskaavaluonnoksen mukaiset liikennealueet ovat mitoitukseltaan pääosin riittäviä. Kaavassa tulisi varautua kevyen liikenteen väylän rakentamiseen myös Enätien eteläpuolelle. Uudisrakentamisen ja palvelujen sijoittuminen Enätien pohjoispuolelle on liikenteellisesti ongelmaton. Uusien työpaikka-alueiden rakentuminen Pässinnummeen tulee lisäämään työpaikkaliikennettä Lahdentiellä (mt 1212). Asuinrakentaminen Lahdentien länsipuolella puolestaan kasvattaa asiointi- ja koulumatkaliikennettä Lahdentien yli.

### **Maisemakuva**

Ojakkalan taajama sijaitsee eteläisen viljelyseudun sekä Kiskon-Vihdin järvi-seudun maisema-alueiden vaihtumisvyöhykkeellä. Alue on maastonmuodoiltaan vaihtelevaa, tyypillisiä ovat savikoille raivatut, kallioisten metsäkumpareiden kanssa vaihtelevat peltomosaiikit. Keskusta sijaitsee kahden maisemallisesti voimakkaan elementin, Ojakkalanharjun ja Enäjärven, välissä. Ojakkalanharju on seudullisesti arvokas harjualue, joka kuuluu Salpausselkä I:n reunamuodostumaan.

### **Kulttuurihistoria**

Kylällä on ollut asutusta jo keskiajalla; todennäköisesti 1500-luvulla Kotkaniemessä Enäjärven rannassa. Varsinainen kyläkehitys alkoi v. 1873 valmistuneen Hyvinkää-Hanko-rautatien aseman ympäriltä. Asemanseudun rakennuskanta on hajanaista, mutta rakennushistoriallisesti mielenkiintoista ja monia eri elinkeinoja edustavaa. Taajama-alueella on lukuisia rakennushistoriallisesti arvokkaita kohteita, mm. Kotkaniemen kartano, Pietilä, Ylöstalo ja Ali-Lankila.

### **Taajamakuva**

Ojakkalan taajamakuva on hyvin monimuotoinen. Rakennukset sijaitsevat särkillä, harjun rinteessä sekä rannoilla kauniisti maisemaan sopeutuen. Uusi rakentaminen on sijoitettu onnistuneesti maisemaan maisematilat ja tärkeät reunavyöhykkeet säilyttäen. Keskustaraitin uudet liikerakennukset sopivat tyyliltään ja massaltaan hyvin vanhaan rakennuskantaan ja muodostavat yhtenäistä julkisivua. Kaiken kaikkiaan kyläkuva on säilyttänyt hyvin perinteisen ilmeensä ja rakentaminen sopeutunut taajaman kehityskaareen luontevasti. Positiivista on keskustaraitin säilyminen pienipiirteisenä ja herkkänä; negatiivista taas uudet tiejärjestelyt Nummelaan johtavalla Ojakkalantiellä (mt 11261). Keskustajakso on avautunut alkuperäisestä asustaan ra-





*Kuva 4.13 Ojakkalan taajamarakenne on nauhamainen. Keskusta-alue on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö.*

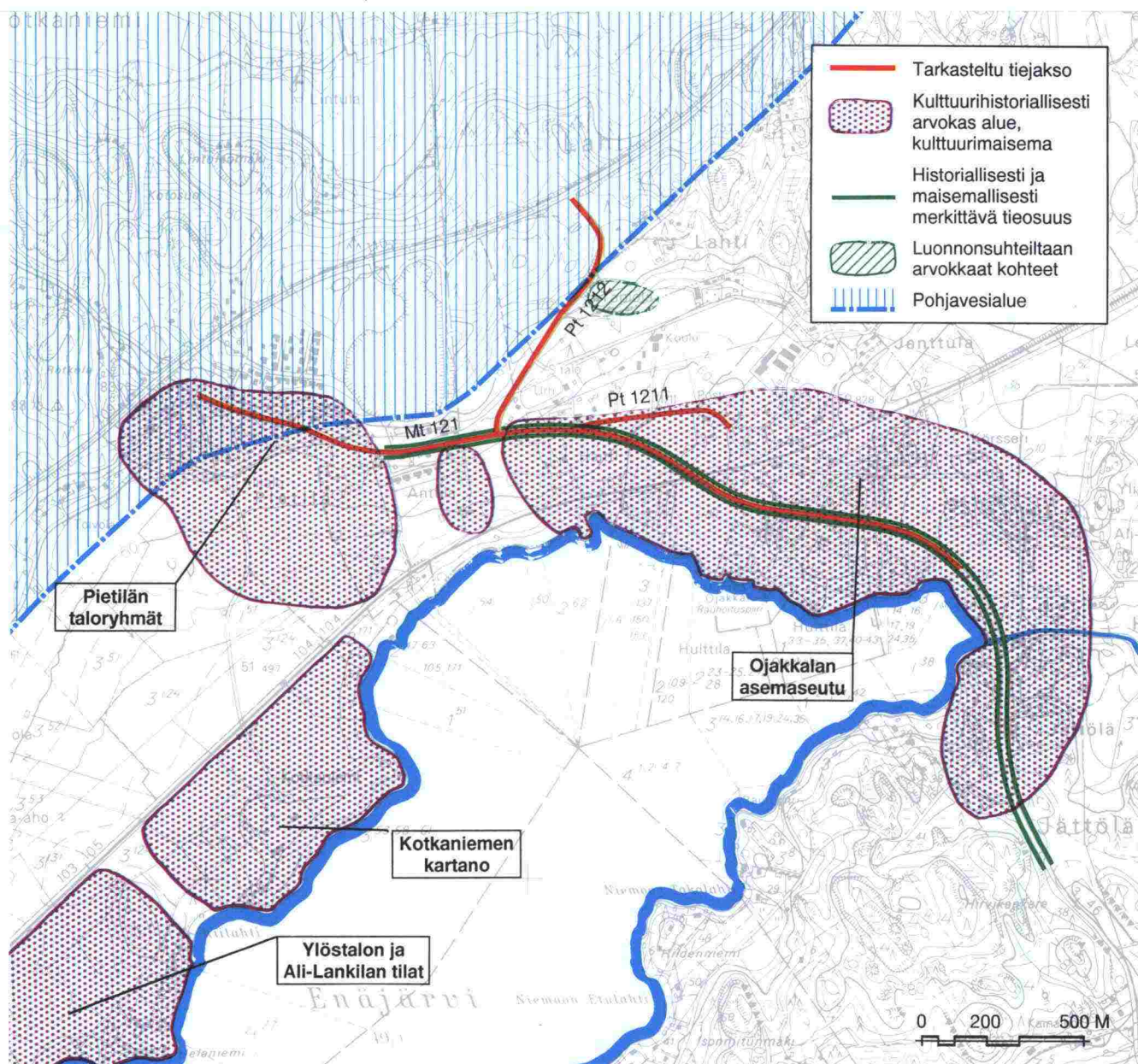
kentämisen takia. Siellä tulisi istuttaa jaloja havu- ja lehtipuita sekä tienvarteen että tonteille.

Maisemanhoidossa olisi parantamisen varaa, erityisesti metsänreuna-alueiden käsittelyssä, näkymien avaamisessa ja tonttien rajaamisessa sekä puuston hoidossa.

### **Tiemiljö**

Taajama-alueen yleiset tiet ovat säilyttäneet raittimaisen ilmeen kapean poikkileikkauksensa, hyvän geometrian ja tietä rajaavan puuston ansiosta. Pyölintie/ Enätie mt 1215 (mt 121) on alueen sydän ja maiseman tukiranka, joka on myös historiallisesti merkittävä tie. Tie rytmittyy hyvin kulkiessaan vuoroin metsässä ja vuoroin avoimessa peltomaisemassa. Tie on parannettu kesällä 1994 varustamalla se kevyen liikenteen väylällä keskustasta Ojakkalantien (pt 11261) liittymään. Keskustajakso erottuu hyvin: sen ilme on muuta tiejaksoa väljempi ja jäsentymättömämpi. Sisääntulojaksojen osalta tiemiljöö kaipaa lähinnä maiseman- ja puustonhoitoa sekä viimeistelyä.



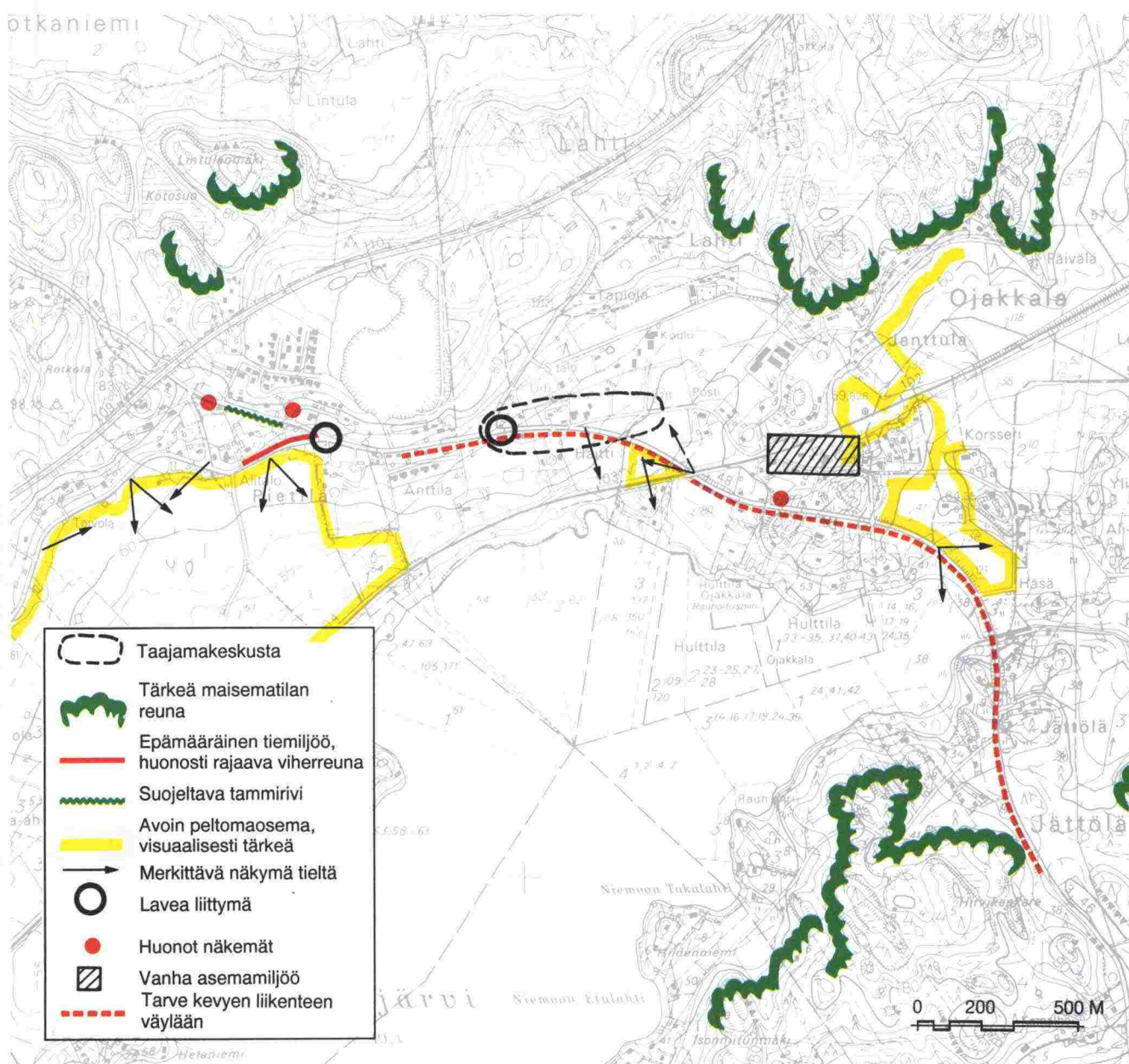


Kuva 4.14 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö

Lahdentie (mt 1212) on poikkileikkaukseltaan kapea, metsäinen tie, joka on säilyttänyt viehättävän polveilevan geometrian. Tienvarsiasutusta on vain keskustan puoleisessa päässä. Keskustan sisääntulojakso voisi olla nykyistä selkeämpi.

Ojakkalantien (pt 11261) oikaisu ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen on toteutettu tavanomaisesti, mikä ei sovi alueen maisematilaan. Vanhaa tienpohjaa olisi voitu käyttää kevyen liikenteen väylänä ja näin välttää yksitoikkoinen tienvarteen sijoitettu väylä ja teiden väliin jäävä joutoalue. Alue kaipaa viimeistelyä (maastonmuotoilu ja ketonurmi) ja maisemanhoitoa (maisemapuiden ja pensasryhmien istuttaminen).





Kuva 4.15 Maisema-analyysi

Enätie mt 1215 (mt 121) on pääosin maisemaltaan hyvä ja vaihtelevia jaksoja sisältävä tie. Kesän 1994 aikana toteutettu kevyen liikenteen väylä sopeutuu maisemaan hyvin lukuunottamatta kauppohenkilöiden kohdalla tehtyjä penger-ryksiä ja paikallisten 11261 liittymää. Tienvarsipuustoa tulee hoitaa ja pellot säilyttää avoimina, jotta alueen perinteinen ilme säilyisi.



Kuva 4.16 Ojakkalan kylän ilme on säilynyt pienipiirteisenä. Tiemaiseman kannalta näkymäakselit pelloille ja järvelle ovat tärkeitä säilyttää. Kulttuurimaiseman hoitoon kuuluu myös tehokas tienvarsien niitto.



Kuva 4.17 Suojeltu tammirivi Enätien mt 1215 (mt 121) varrella.



Kuva 4.18 Tammiäihettä voisi jatkaa välikaistalla Ojakkalantien (pt 11261) liittymästä keskustaan päin.



Kuva 4.19 Ojakkalantielle (pt 11261) tehty kevyen liikenteen väylä on toteutettu suoraviivaisesti. Välikaistalle voisi istuttaa puurivin ja meluvallin maisemoida pensasistutuksin.



Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./ylik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1215 (121)	2.40	6.5	Siskaava	0	96	0	0	Yhdystie	50
1211	0.60	6.2	-	0	100	0	0	Yhdystie	50
1212	0.90	6.0	Siskaava	0	100	0	0	Yhdystie	50
11261	1.10	7.0	-	100	100	1	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	5.00	6.5		20	98	1	0		

Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1215 (121)	665	848	7.0	2	1	0	68.7	0.17	2
1211	930	1183	4.0	0	0	0	0.0	0.00	0
1212	912	1160	12.0	0	0	0	0.0	0.00	0
11261	1832	2332	4.0	0	0	0	0.0	0.00	0
Yht./keskim.	998	1271	6.9	2	1	0	22.0	0.08	2

Verkollinen asema Siskaava Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella Ohikaava Keskustan ohikulkutie kaava-alueella Sisnauha Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella Pieni Tie pienessä palvelukeskuksessa				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet  Huom ! Seuraava tienumeromuutos tulee voimaan 1.1.1996 mt 121 → mt 1215					
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Palojärvi-Koivissilta maantien 121 varustaminen jalankulku- ja polkupyörätiellä Ojakkalan keskustassa, Rakennussuunnitelma 1993 (mt:n 121 uusi nro 1215)
- Vihdin tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma, 1995

Muut suunnitelmat:

- Ojakkalan rakennuskaavojen hakemistokartta 1:5000 ja rakennuskaavojen muutokset 1:2000
- Keskustan rakennuskaavaluonnos
- Osayleiskaava: Nummelan koillisosa ja Ojakkala 1:5000
- Vihdin yleiskaava, 1986

### 4.2.2 Toimenpidesuosituksset

Ojakkala on maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä maaseututaajama, johon kohdistuu kasvupaineita edullisen sijainnin takia. Taajaman ilme on säilynyt perinteisenä. Paikallistien 11261 oikaisu ja kevyen liikenteen väylän rakentaminen sekä kesällä 1994 tehty kevyen liikenteen väylä maantien 1215 (121) varten ovat ensimmäisiä merkkejä muuttuvasta tiemiljööstä.

Kaikessa rakentamisessa on huomioitava alueen erityisarvo. Maiseman herkkyyks ja pienipiirteisyys ovat asioita, jotka tulee säilyttää maisemarakenteeseen sopivalla rakentamisella ja vaihteittain etenevällä suunnittelulla.

Taajaman liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät liittyimiin, joissa on näkemäongelmia puustoisien tienvarsimaiseman takia. Miljööltään herkimpään kohtaan sijoittuva liittymä voidaan parantaa kaavallisin keinoin (Söörätien liikenteen ohjaaminen uuden kaavatien kautta). Tienvarsimaisemaa voidaan kohentaa puustoa hoitamalla, uusilla tilaa jäsentävillä istutuksilla ja keskustajakson ympäristön viimeistelyllä. Maiseman säilyminen ja maiseman hoito ovat tärkeitä kunnalle kuuluvia tehtäviä (mm. avoimina säilytettävät peltoalueet, näkymäakselit jne.).

Pienet parantamiskohteet:

- Alitalontien/ Enätien mt 1215 (mt 121) liittymän näkemäraivaus\*
- Lahdentien (mt 1212) ja Nummitien liittymään suojatiesarekkeet

Ympäristöä/ tiemiljöötä parantavat toimenpiteet:

- miljöökohteet (kuva 4.21 ja s. 36 luettelo, näistä kohdat 9 ja 10 pika-parannuskohteita)

Jatkosuunnittelua edellyttävät toimenpiteet:

- Enätien ja Ojakkalantien (mt 1215 (mt 121)/ 1212) liittymäalueen maisemanhoito\*
- Ojakkalantien (mt 1212) kevyen liikenteen väylän istutukset\*

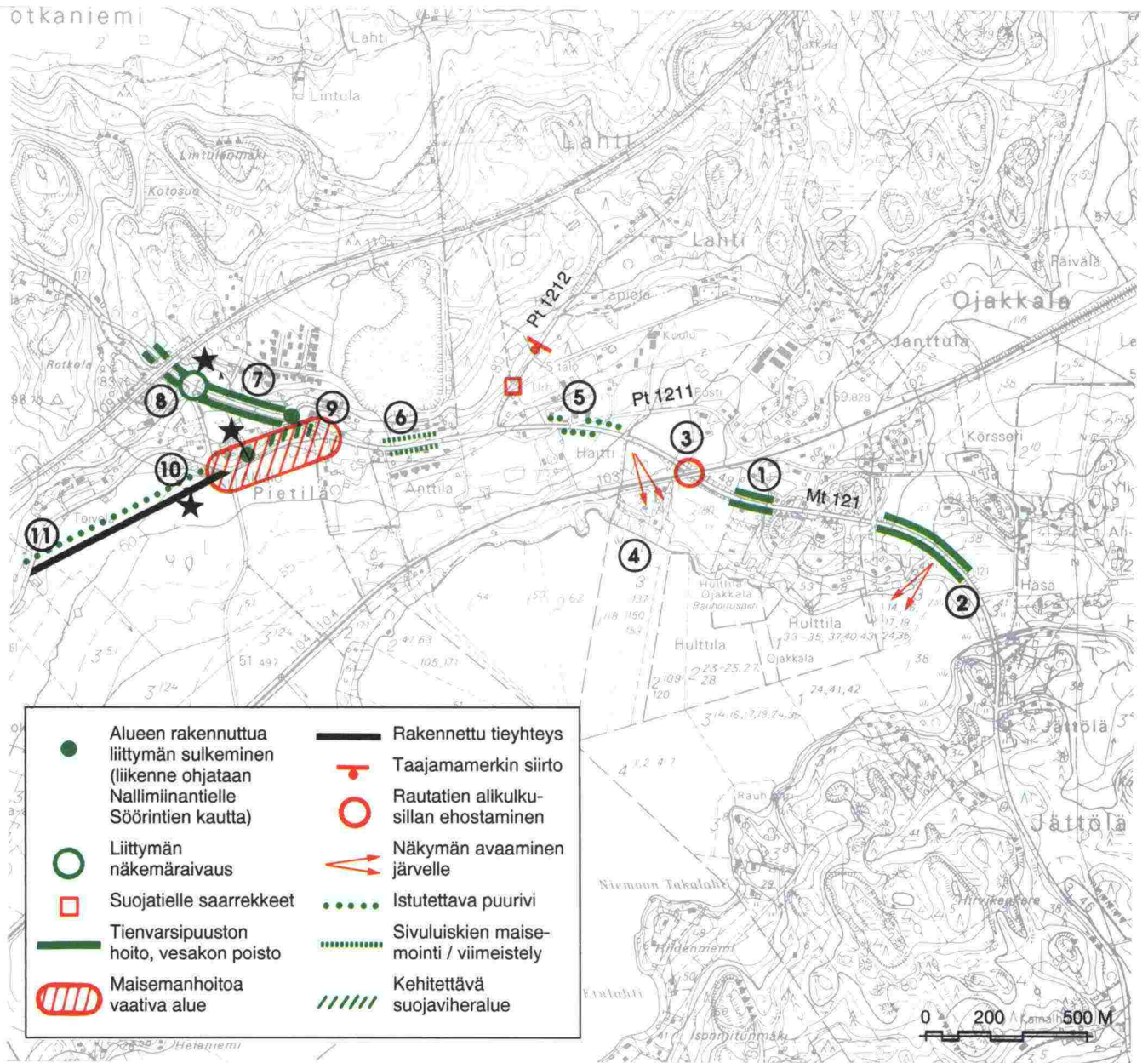


Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 4.20) selitykset. Pikaparannuskohteet on merkitty symbolilla (tähti):

- 1-2 Selkeä tiemaisema. Tienvarsilla viimeisteltävää (luiskien hoito).
- 3 Rautatiesillan ehostaminen.
- 4 Näkymäakseli järvelle. Rantapuuston hoito.
- 5 Pienipiirteinen keskustajakso. Pihossa ja liittymissä parannettavaa (luiskien istutus maanpeitekasveilla, jalopuuistutukset, tonttien rajaus aidoilla).
- 6 Pienipiirteinen kylämiljö. Tieluiskien viimeistely nurmetuksella/ maanpeitekasveilla.
- 7 Vihreä kyläkuva, arvokas puusto säilytetään ja turvataan uusilla istutuksilla.
- 8 Jäsentymätön tiemiljö. Liittymäalueen selkeytys (esim. maisemapuiden istuttaminen).
- 9\* Laaja liittymäalue. Pehmennys istutuksin (puut ja maanpeitekasvit).
- 10\* Kevyen liikenteen väylä noudattelee päätietä linjaukseltaan yksitoikkosena. Puuistutus välikaistalle.
- 11 Avoin tietila. Uudella osalla mm. tieluiskien parantamista.

#### **Yhteenveto**

Ojakkalan taajamassa ei ole merkittäviä liikenneturvallisuus- tai taajamakuvaongelmia. Ongelmakohteita voidaan parantaa vaiheittain ja pienillä toimenpiteillä. Kiireellisiksi mainitut parantamiskohteet tulisi toteuttaa välittömästi. Kaiken rakentamisen lähtökohtana tulee olla arvokkaan maiseman säilyttäminen ja rakentamisen sopeuttaminen taajaman kehityskaareen. Tätä kehitystä kunta on jo nyt tukenut toiminnallaan.



Kuva 4.20 Toimenpide-ehdotukset.



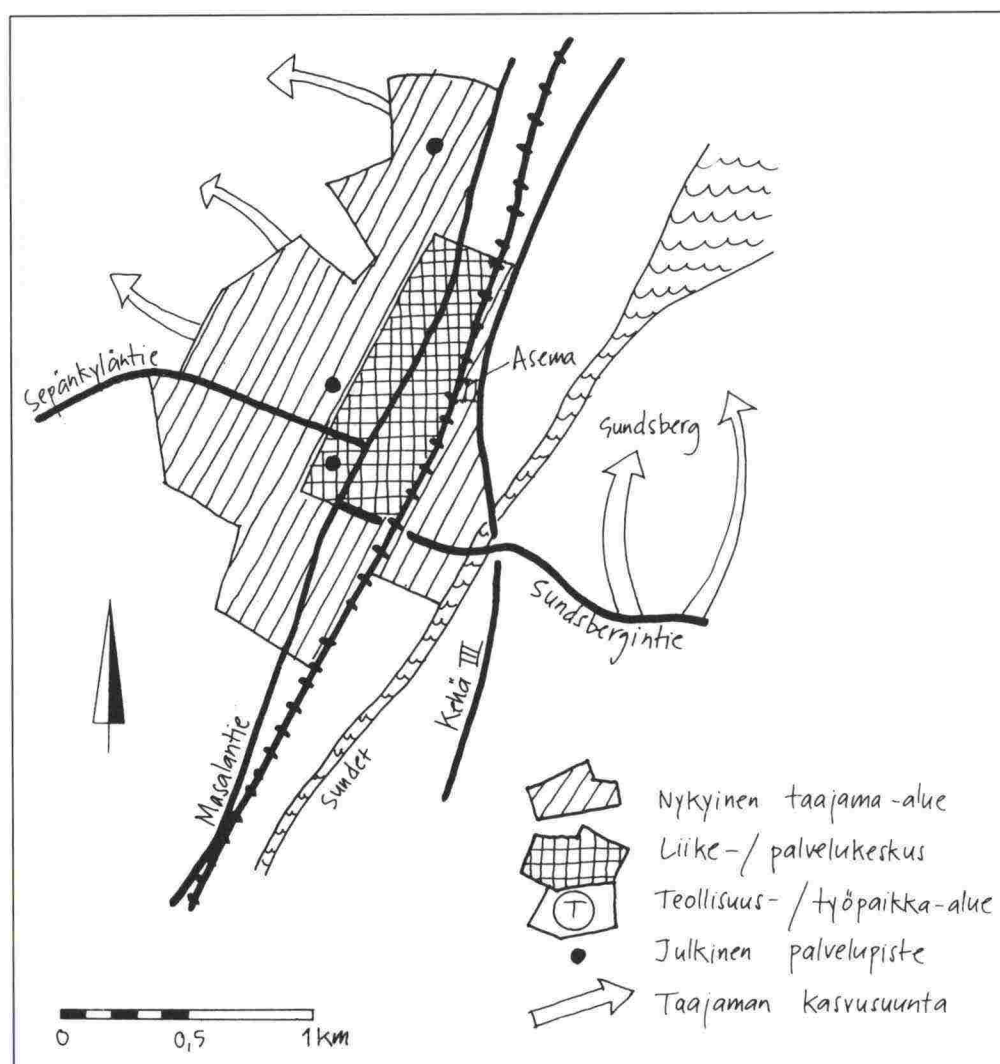
## 5 KIRKKONUMMI

### 5.1 Masala

#### 5.1.1 Nykytilan analyysi

##### Maankäyttö

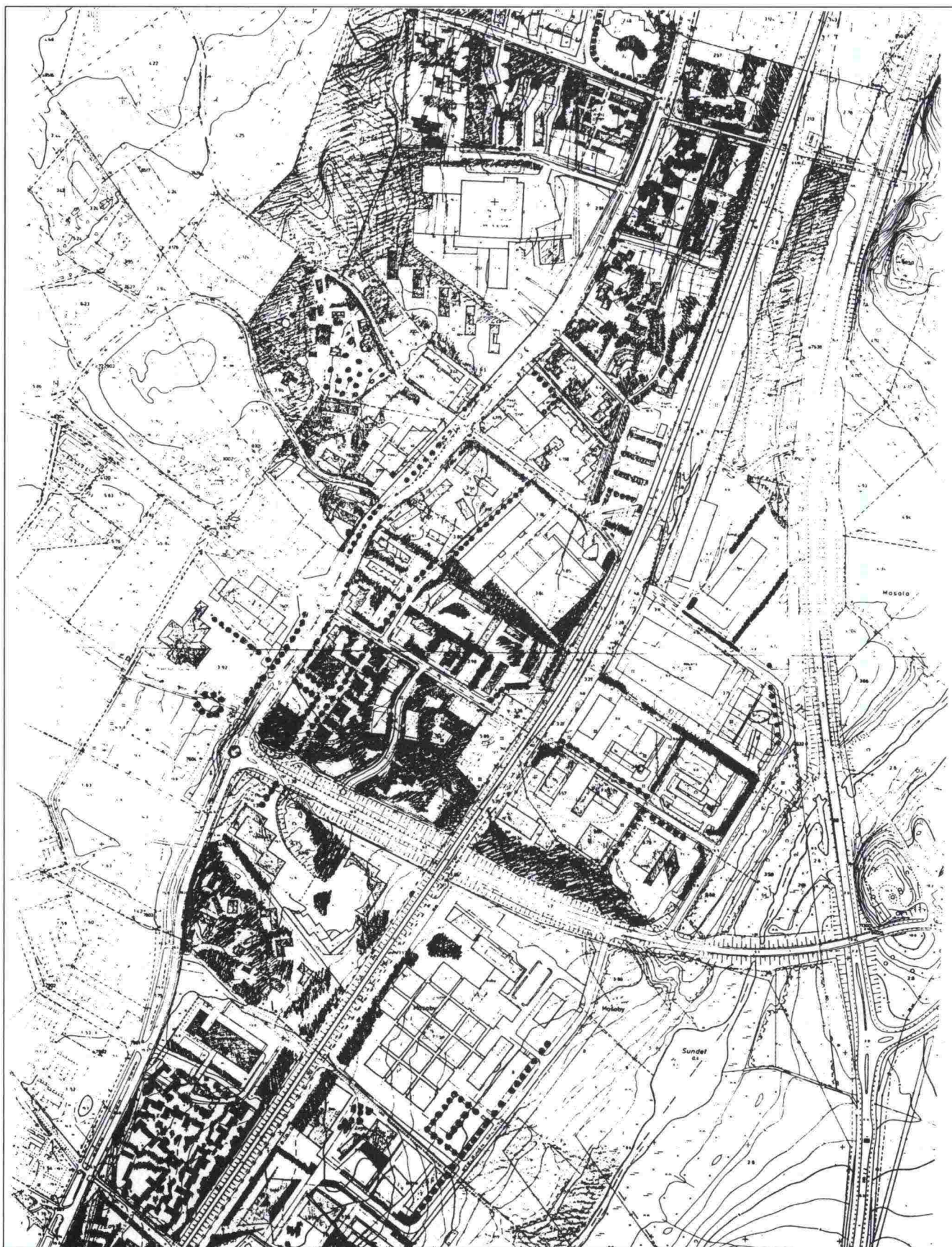
Masala on voimakkaasti kasvava, alkujaan Masalantien varteen levinnyt ja nykyisin myös länteen päin laajentunut asuin- ja teollisuustaajama. Rautatie, Kehä III ja Sundetin laakso muodostavat taajamalle selvän itärajan. Kaupalliset ja julkiset palvelut ovat ryhmittyneet nauhamaisesti Masalantien varteen, rautatien tuntumassa on teollisuusalueita.



Kuva 5.1 Maankäyttö.

Kaavatilanne: Koko kuntaa varten on laadittu yleiskaavaluonnos 1991. Sen mukaan Masalaa kehitetään sekä Vitträskin suuntaan länteen että Sundetin molemmiin puolin Solbackan ja Sundsbergin alueelle. Myös osia teollisuusalueista on tarkoitus muuttaa asuinkäyttöön. Keskusta-alueen kattava





Kuva 5.2 Kaavaluonnoksen havainnekuva.



rakennuskaavan muutosluonnos on tekeillä. Sundsbergin aluetta varten on 1994 valmistunut osayleiskaava, jossa alueelle osoitetaan uudisrakentamista noin 120 000 km<sup>2</sup>. Päätieverkkoon ei kaavoissa ole osoitettu muutoksia.

Masalantien (pt 11311) luonne toisaalta läpiajoväylänä, toisaalta keskusraitina hakee vielä ratkaisuaan. Hyvään lopputulokseen pääsy edellyttää ajoissa tehtyä kaavoituksen ja ympäristösuunnittelun yhteensovittamista. Rakennuskaavassa olisi syytä varautua kevyen liikenteen väylän rakentamiseen Masalantien molemmin puolin. Vitträskin suunnan lisärakentuminen on liikenteellisesti ongelmattonta. Sen sijaan Sundsbergin alue muodostaa irrallisen satelliitin Kehätien ja radan taakse. Erityisesti kevyen liikenteen poikittaisyhteyksiä on syytä kehittää. Rakennuskaavaluonnoksessa esitetty Masalankujan ja Sundsbergintien (pt 11281) liittymä on maaston takia hankala toteuttaa.

### **Maiseman pääpiirteet ja taajamakuva**

Masala on nuori ja nopeasti rakentunut taajama. Alue sijoittuu eteläisen rantamaan maisema-alueeseen, jolle ovat tyypillisiä vaihtelevat maastonmuodot, laajat savikkoalueet ja karut selännekumpareet niiden välissä. Alueen maisemassa näkyy rikas kulttuurivaikutus, joka tosin ei ulotu taajamaan asti. Masalan läpi kulkee keskiajalta peräisin oleva Suuri Rantatie (Kuninkaantie), joka alkujaan syntyi yhdistämään Turun ja Viipurin linnoja. Taajaman läpi kulkeva Helsinki-Turku rautatie rakennettiin 1903, minkä vaikutuksesta asutus alkoi lisääntyä.

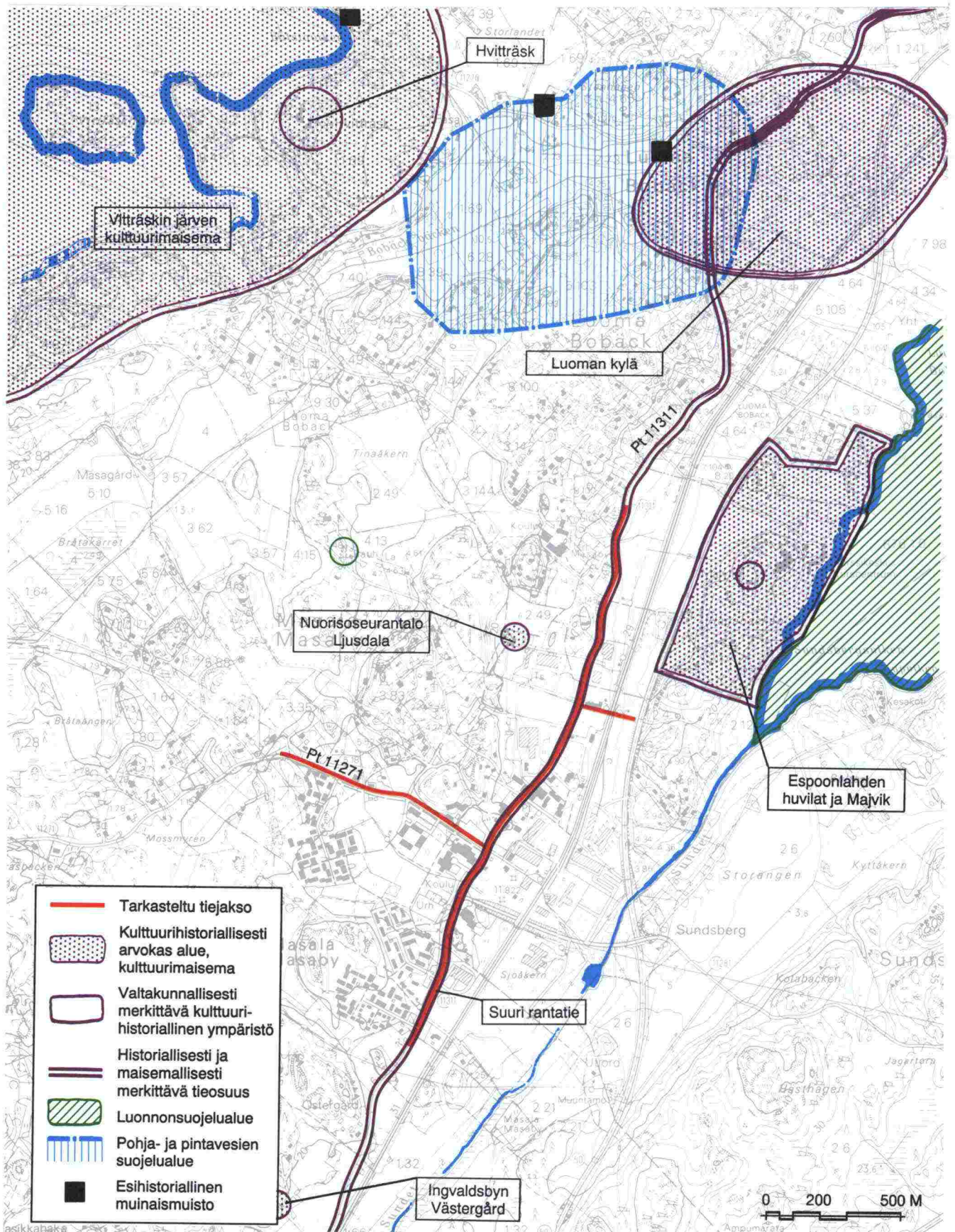
Masalan rakennuskanta on nuorta. Taajama-alueelle ei sijoitu kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia. Alueen taajamakuva on jäsentymätön ja keskeneräinen, koska rakentaminen, pihojen ja lähiympäristön hoito eivät ole vielä sopeutuneet alueen nopeaan kehitykseen. Positiivista on selkeä keskustajakso ja maaston muodot, negatiivista rakennuskannan sekavuus ja maankäytön hajanaisuus sekä tilakäsittely. Taajamasta puuttuu selkeä keskipiste - paikka, jonka ympärille keskusta voisi rakentua ja joka toimisi toiminnallisena keskuksena.

### **Tiemiljö**

Masalalle on tyypillistä viimeistelemättömyys. Alue rakentuu edelleen nopeasti, minkä vuoksi taajamakovakin on jatkuvassa muutostilassa. Taajaman teiden lähestymisjaksot ovat suhteellisen vihreät ja raittimaiset. Keskustajakso ja sisääntulojaksot ovat irrallaan rakennuksista. Rakennusmassojen hallitsevuus luo leimansa myös tiemiljööseen. Tonttireunojen käsittelyä, näkymäakselien käyttöä, tien lähiympäristön viimeistelyä tulisi parantaa. Teiden varsien kapeat viherkaistat, vähäiset istutukset, avo-ojat ja maaston korkeuserot ovat tiemiljöön ongelmakohtia. Kevyen liikenteen järjestelyt ovat puutteelliset. Taajaman päätienä toimiva Masalantie (pt 11311) kaipaa ilmeen kohentamista.

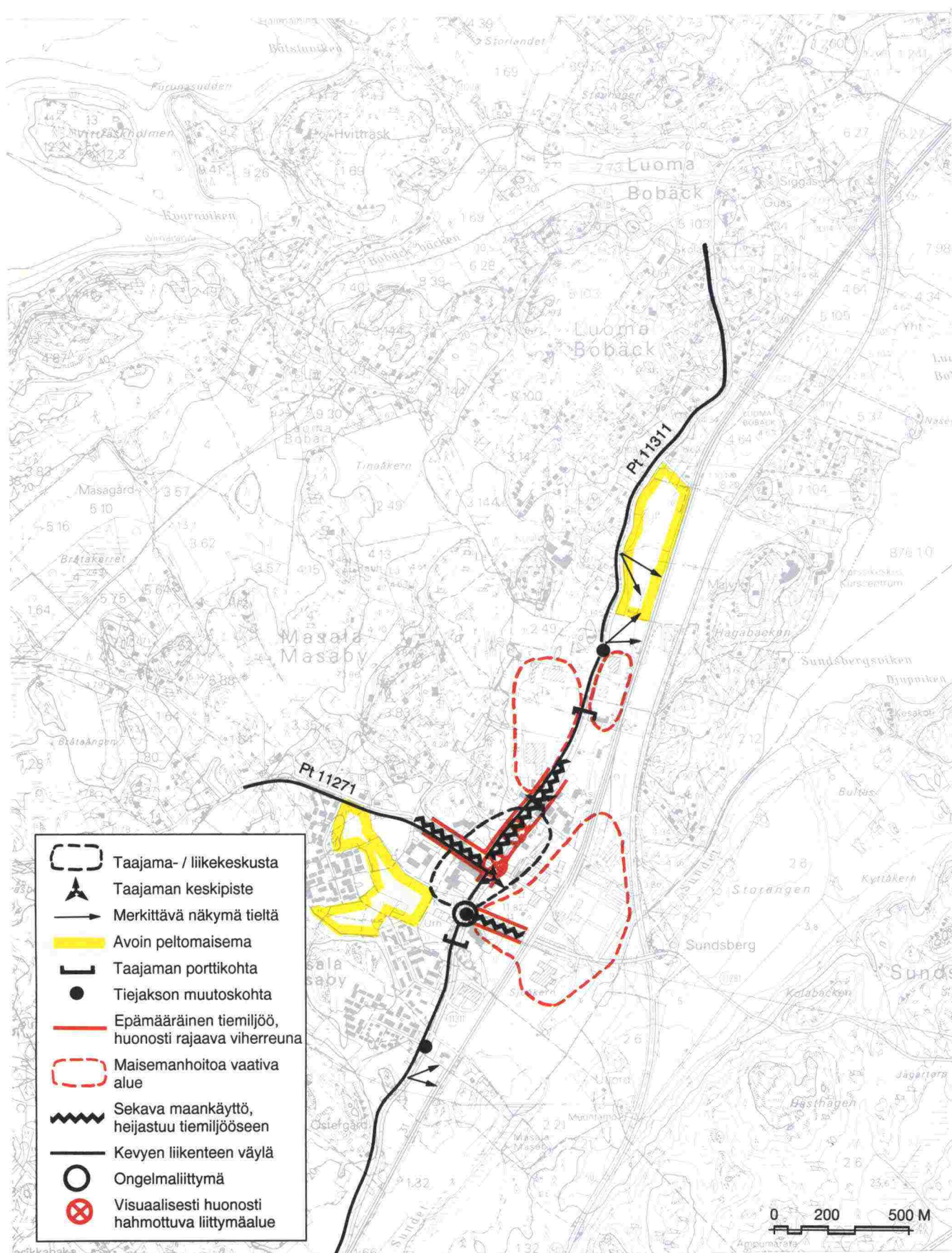
*Masalantie (pt 11311)* on taajaman päätie, jonka varteen sijoittuvat myös kaupalliset toiminnot. Tie on visuaalisesti irti ympäröivästä maankäytöstä ja liittyy heikosti avoimiin alueisiin. Keskustajaksolla tien taseus on korkealla.





Kuva 5.3 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö.





**Kuva 5.4 Maisema-analyysi.**



*Sundsbergintie (pt 11281)* on hiljattain parannettu paikallistie, joka sijoittuu taajama-alueella varsin avoimeen maisemaan. Selänteen läpi linjatun tien kallioleikkaukset näkyvät keskustaasta. Rautatien alikulku ja teollisuusalueeseen rajautuvat maisemoimattomat sivuluiskat ovat taajamakuuallisia epäkohtia. Masalantien liittymä kaipaa jäsentämistä.

*Sepänkyläntie (pt 11271)* on luonteeltaan asuutoalueen kokoojakatu, joka kaipaa viherilmeen viimeistelyä koko taajaman osalla. Tie jaksottuu maankäytön mukaan hyvin; tätä jaksottumista tulisi korostaa myös tiemiljöössä. Pysäkkialueiden kohentaminen, lisäistutukset, valaistuksen uusiminen ja tonttireunojen käsittely parantaisivat taajamakuuua huomattavasti.



Kuva 5.5 Masalan kumpuilevaa suurmaisemaa. Asutus on rakentunut pellolle selänteiden kupeeseen.





Kuva 5.6 Sepänkyläntien (pt 11271) välikaisla-alue olisi saanut olla leveämpi, jotta sille olisi voitu istuttaa pensaita. Tonttireunojen viherilme on sekiläisen vaatimaton.



Kuva 5.7 Keskustan tiemiljöön muuttaminen kaa-vaehdotuksen myötä kaupunkimaiseksi. Tiemiljöötä tulee kehittää sen mukaisesti.



Kuva 5.8 Masalantien (pt 11311) liikokeskusta. Pihojen jäsentämisessä ja kevyen liikenteen yhteyksissä on parannettavaa.



Kuva 5.9 Masalantie on linjaukseltaan polveileva. Mäen päällä olevan K-kaupan pihan liikennejärjestelyjä tulisi parantaa.



Kuva 5.10 Masalantien pohjoispään itäpuolinen peltoalue tullee rakentumaan tulevaisuudessa. Tiemiljöötä voitaisiin jäsentää puurivi-istutuksin jo etukäteen.

## Liikenneturvallisuus

Masalan liikenneturvallisuustilanne on keskimääräinen. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut neljä henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Vuosina 1992-93 ei onnettomuuksia ole tapahtunut lainkaan.

Taulukko 5/1. Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
11271	0.87	6.1	Ohikaava	28	100	2	0	Yhdystie	50
11281	0.19	6.2	Ohikaava	100	71	0	0	Yhdystie	50
11311	2.34	7.0	Siskaava	100	100	6	0	Yhdystie	50
11313	0.11	4.6	Siskaava	0	100	0	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	3.51	6.7		79	98	8	0		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
11271	1859	1738	2.0	1	0	0	33.9	0.23	1
11281	2587	2337	2.0	1	0	0	111.5	1.05	1
11311	3949	3104	4.0	2	1	0	11.9	0.17	10
11313	617	485	12.0	0	0	0	0.0	0.00	0
Yht./keskim.	3253	2642	3.6	4	1	0	19.2	0.23	12
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmia ei ole.

Muut suunnitelmat:

- Kirkkonummen yleiskaava 1:20 000 selostuksineen
- Kirkkonummen yleiskaavaluonnos, 1991
- Sundsbergin osayleiskaava, 1994
- Keskustan rakennuskaavan muutosluonnos
- Masalan keskustan rakennuskaavamuuotos 1:2000
- Kirkkonummen historialliset tiet, Häyrinen Mauno, 5.6.1987. Kirkkonummenkunta. Maankäyttö suunnitteluosasto



### 5.1.2 Toimenpidesuosituksset

Liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät liittyisiin, kevyen liikenteen ylityskohtiin ja reitistöpuutteisiin. Taajamakuva on kehitettävä. Taajama kasvaa ja kehittyy tien tuntumaan. Kunta haluaa kehittää keskustan tiejaksoja katu-  
maisiksi. Suunniteltu maankäyttö tukee tätä tavoitetta. Keskustan osalta ai-  
noastaan Sepänkyläntietä (pt 11271) voitaisiin parantaa pienin toimenpitein.  
Kaikki muu kehittäminen tulee kytkeä maankäytön suunnitteluun. Tärkeää  
olisi luoda keskustaan selkeä toiminnallinen keskipiste, jonka ympärille luo-  
daan alueen identiteetti. Vain tavoitteellisella maankäytön suunnittelulla kes-  
kustan tiejaksoja voidaan perusteellisesti muuttaa ja parantaa. Parhaillaan  
alueelle laaditaan kaavaluonnosta, jossa kyseiset periaatteet on mahdollista  
huomioida.

Tiepiirin ja kunnan yhteistyönä tehtäviä toimenpide-ehdotuksia ovat:

#### Laajemmat parantamiskohteet:

- kevyen liikenteen väylän rakentaminen pt:n 11311 varteen, tien itäpuo-  
lelle välillä Nylundin talo - Junailijankuja
- alikulkusillan rakentaminen Salmitien kohdalle radan ali (kaavassa va-  
raus)
- liikekeskustan alueen kevyen liikenteen järjestelyt ja ajonopeuden hidas-  
taminen

#### Pienet parantamiskohteet:

- K-kaupan liittymän kaventaminen ja tasauksen alentaminen mäen koh-  
dalla
- taajamamerkin siirtäminen Salmitien liittymään
- Sundsbergintien (pt 11281) ja Masalantien (pt 11311) liittymän paran-  
taminen
- miljööön parantamiskohteet (s. 47, joista osa pikaparannuskohteita)

#### Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- keskustan kokonaisvaltainen kehittämissuunnitelma (laaditaan maan-  
käyttöratkaisujen selvitystä)\*

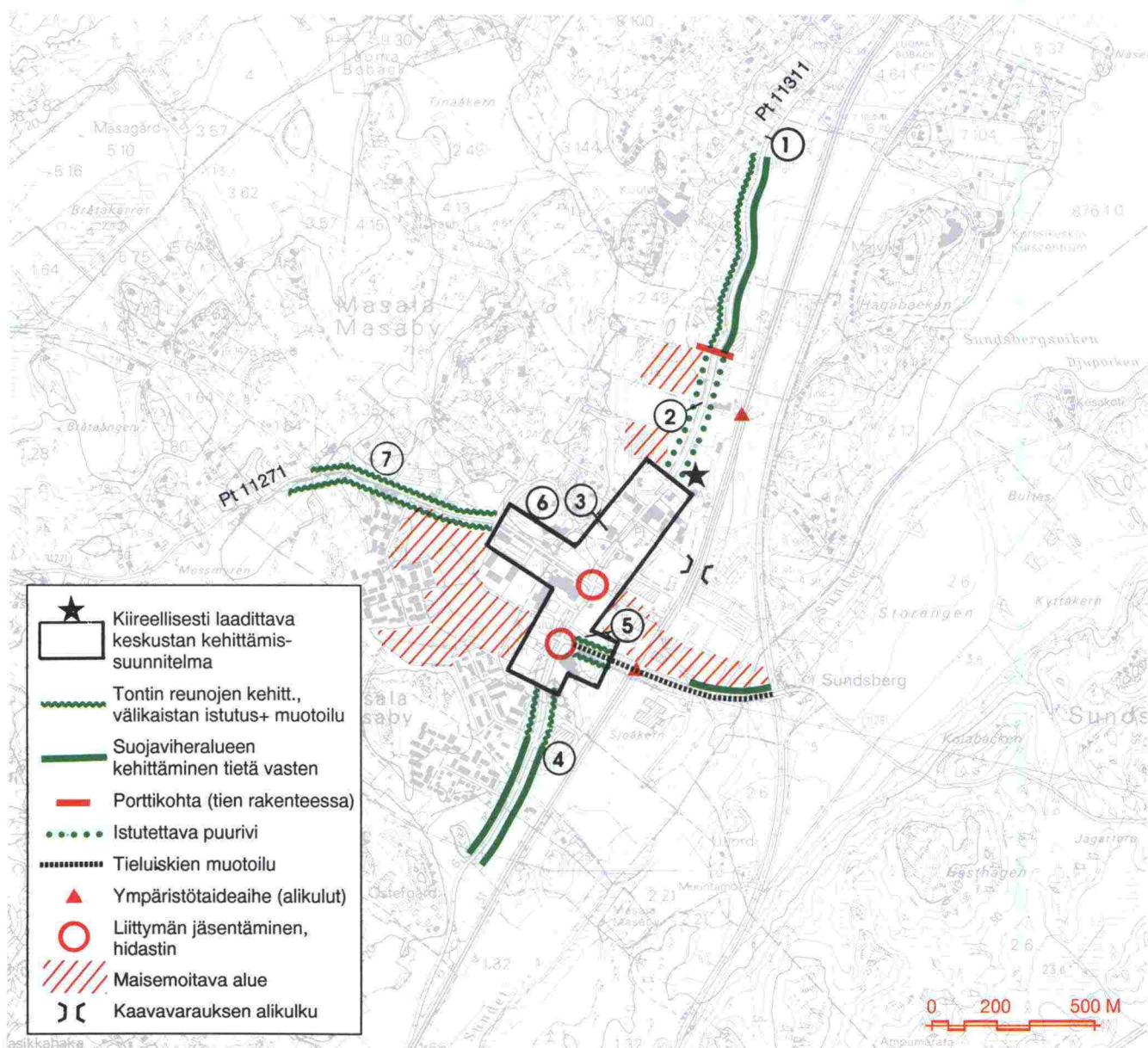
### Yhteenveto

Masala on nuori ja vielä perinteetön taajama, jonka kasvuvauhti on ollut ja tulee olemaan nopeaa. Taajaman yleisten teiden ongelmat liittyvät avoinna oleviin maankäyttöratkaisuihin, heikkoon liikenneturvallisuuteen ja epämääräiseen tiemiljööseen. Tekeillä olevan kaavaratkaisun tulisi olla kokonaisuut-  
ta jäsentävä ja parantaa omalta osaltaan taajaman toiminnallisuutta ja taa-  
jamakuva. Voimakas rakentaminen on muuttanut alueen ilmettä jo niin  
paljon, että taajaman kehittäminen kaupunkimaisena on perusteltua. Kaava-  
ratkaisujen selkeydyttyä pääteitä voidaan parantaa. Erityisesti Masalantielle  
(pt 11311) tulisi laatia kehittämissuunnitelma, jossa tie muuntuu kaupunki-  
maiseksi taajamatieksi. Liikenneturvallisuutta parantavat pikaparannuskoh-  
teet voidaan toteuttaa välittömästi, samoin kuin tien lähiympäristössä tehtä-  
vät maisemahoidolliset toimenpiteet.

Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 5.11) selitykset:

Seuraavat ns. pienet toimenpiteet on mahdollista toteuttaa tiemestaripii-  
rin/kunnan toimesta. Näistä ns. pikaparannuskohteet on merkitty symbolilla  
(tähti).

- 1\* Välikaistalle lisää istutuksia. Tonteilla puuston hoito.
- 2 Väljä rakenne, heikko tiemiljö. Ympäristön kokonaisvaltainen paran-  
taminen (kunta + tielaitos).
- 3 Sekava ympäristö, turvaton, tulisi parantaa.
- 4\* Parantamista tonteilla ja välikaistalla.
- 5\* Tien lähiympäristön viimeistely, rumat luiskat maisemoidaan.
- 6\* Epämääräinen ympäristö. Tonttireunojen ja tiemiljöön kohentaminen  
(istutukset, taajamavarustelu).
- 7\* Tien lähiympäristön viimeistely (luiskat, tietilan rajaus).



Kuva 5.11 Toimenpide-ehdotukset

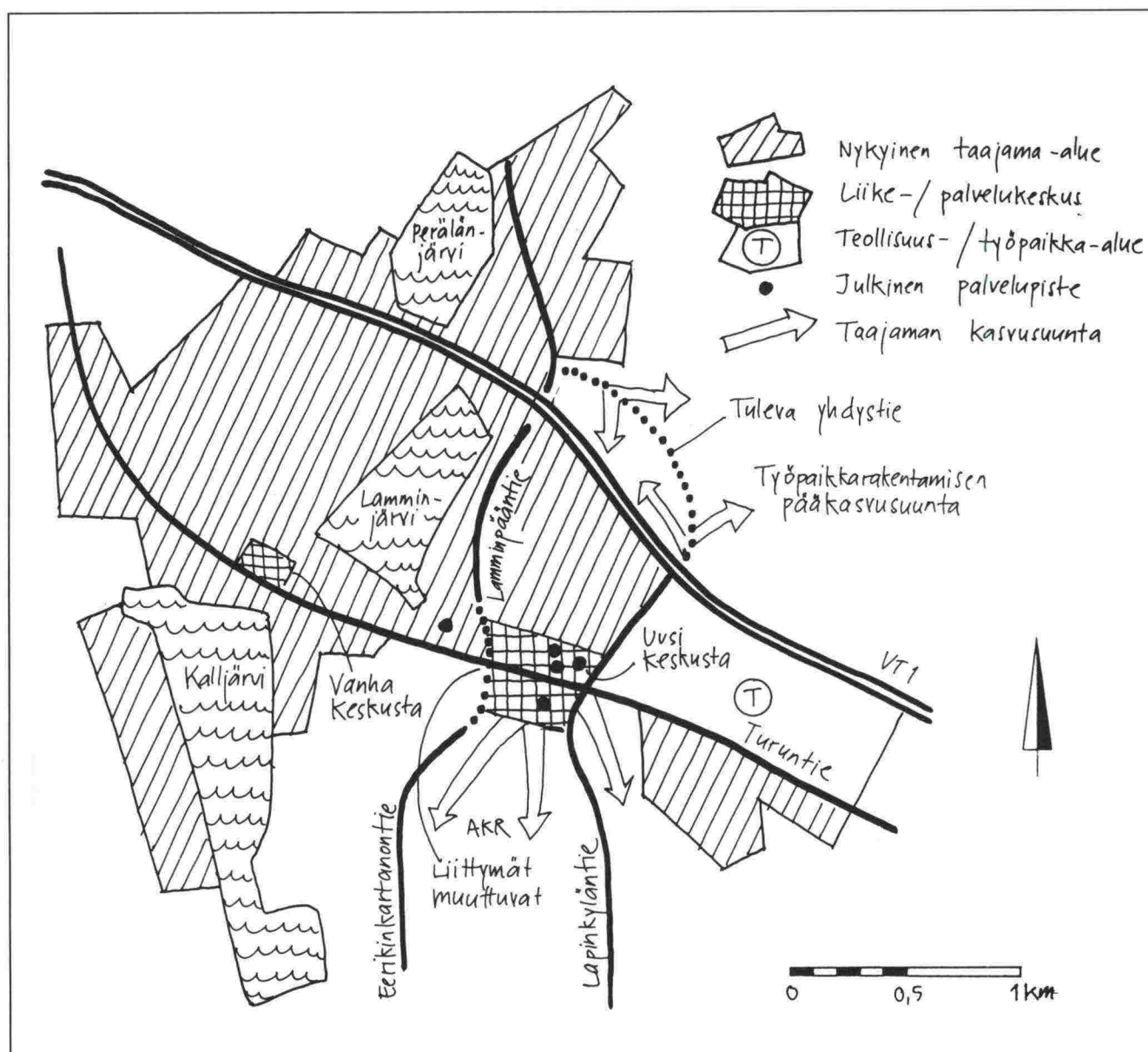


## 5.2 Veikkola

### 5.2.1 Nykytilan analyysi

#### Maankäyttö

Veikkolan taajama on syntynyt vanhan Turuntien (mt 110) varteen, kolmen pienehkön järven ympärille. Vallitsevana on väljä pientaloasutus, itäosalle on noussut myös uusi teollisuusalue. Taajamarakenne on hajanainen. Sekä Turuntie (mt 110) että moottoritie (Vt 1) jäävät nykyisin taajaman sisään. Erityisesti moottoritie on voimakas taajaman jakaja. Turuntien varressa on kaksi erillistä liikekeskusta, joista vanhempi, länsipuolinen keskus ei kasva. Kaupalliset ja julkiset palvelut ovat keskittyneet Turuntien ja Lapinkyläntien risteyskseen tuntumassa olevaan uuteen keskukseen.



Kuva 5.12 Maankäyttö

Kaavatilanne: Koko kuntaa varten on laadittu yleiskaavaluonnos 1991. Sen mukaan Veikkolasta kehitetään pohjoisen Kirkkonummen kasvukeskus, johon ohjataan myös kerros- ja rivitalorakentamista. Asumisen pääkasvuun on liikekeskuksen eteläpuoli Lapinkyläntien (mt 1131) ja Eerikinkartanontien (pt 11233) tuntumassa. Liikekeskusta kehitetään voimakkaasti ja sen kaavantarkistus on valmistumassa. Eerikinkartanontien ja Lamminpääntien (pt 11287) liittymät on tarkoitettu järjestellä uudelleen. Moottoritien pohjoispuolelle on yleiskaavassa osoitettu uusi työpaikka-alue sekä yhdystie Lamminpääntieltä moottoritielle.

Koska liikekeskus kehittyy Turuntien (mt 110) molemmiin puoliin, lisääntyy poikittainen kevytliikenne oleellisesti. Tämä edellyttää Turuntien luonteen muuttamista taajamatien keskustajaksoksi. Taajaman pohjoisosien täydennysrakentaminen lisää liikennettä jo nykyisin ongelmallisella Lamminpääntiellä. Toisaalta suunniteltu yhdystie moottoritien eritasoliittymään tasaa jonkin verran Lamminpääntien eteläosan kuormitusta.

Rakennuskaavat ovat tiealueiden osalta osin vanhentuneita. Turuntien aluevaraus on ylimitoitettu ja liittymäjärjestelyt vanhassa miljöössä liian voimakkaita.

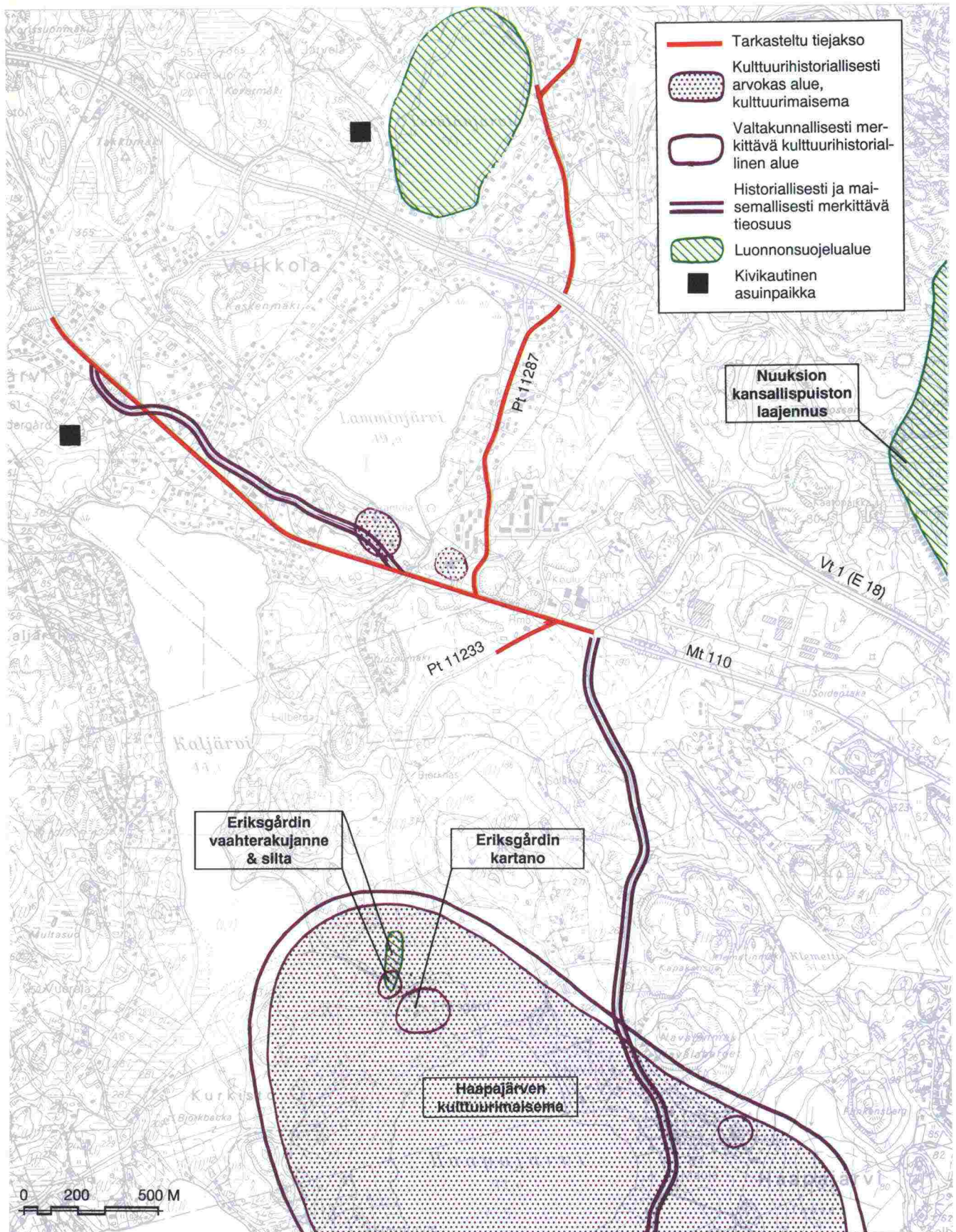
### **Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria**

Veikkola sijoittuu eteläisen viljelyseudun maisema-alueeseen. Kunnan sisäisessä maisema-aluejaossa taajama kuuluu Pohjois-Kirkkonummen järvi-, viljely- ja erämaa-alueeseen. Alueen maiseman tyypillisiä piirteitä ovat pienet järvet ja kalliojyrkänteet, joita ympäröivät loivarinteiset viljelymaat ja metsät. Veikkolan ympäristöön sijoittuu paljon arvokkaita luontokohteita, joista tärkeimmät ovat suojellut Koski-Navalan erämaa-alue ja Perälänjärvi. Taajama sijaitsee Lamminjärven ja Kalljärven välisellä kannaksella. Asutus seurailee nauhana paikallisteitä. Kyläkeskus on vihreä ja rakennukset jäävät puuston peittoon. Taajamakuvallisesti kauneimmat maisema-alueet jäävät syrjään pääteistä.

Varhaisin asutus on sijoittunut vanhan Vihdintien varteen. Kyseinen tie on Suuren Rantatien sivuhaara, joka mainitaan jo 1500-luvulla. Vanhaa tielinjaa Veikkolassa edustaa katumaiseksi muuttunut Gamlavägen/ Vanhatie. Mainitut tiet ovat kaavateitä. Taajaman nimi on lähtöisin yksittäistilasta (rustholli), joka 1700-luvulla halottiin kahtia. Palstoittaminen alkoi 1910-luvulla ja jatkui aina 1930-luvulle asti. Veikkola on myös ollut Porkkalasta evakuoituneen väestön sijoittamiskeskus II maailmansodan jälkeen. Tyypillistä Veikkolalle on koko 1900-luvun ajan jatkunut rakentaminen, mikä näkyy eri-ikäisenä rakennuskantana.

Taajamassa on kaksi kulttuurihistoriallisesti arvokasta kohdetta: Veikkolan parantola rakennuksineen (Siskola, Veikkola, Torppa, joka lienee entisen Nedergårdin tilan päärakennus) ja Övergårdin päärakennus sekä Veikkolan vanha koulu. Veikkolasta etelään sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä Haapajärven kulttuurimaisema, johon kuuluvat mm. Eriksgårdin ja Navalan kartanot sekä Haapajärven kappelikirkko.





Kuva 5.13 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö





Kuva 5.14 Veikkolan keskusta sijoittuu kahden järven väliselle metsäkannakselle.

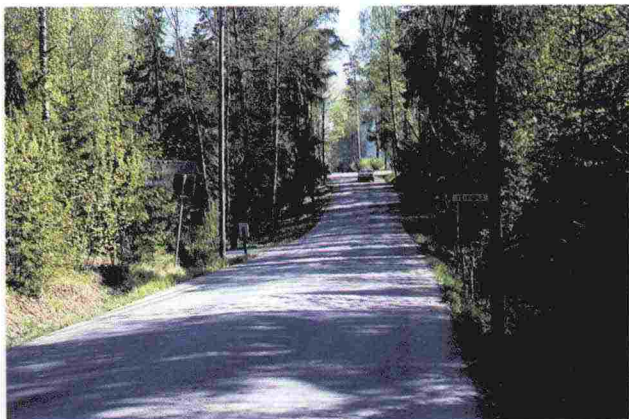
### Taajamakuva

Veikkolan taajamakuvalle on tyypillistä metsäisyys ja pienipiirteisyys. Vaikka taajamaa ympäröivät järvet, ei näkymiä järvelle juurikaan avaudu Turuntieltä (mt 110). Mittakaavaltaan Turuntie on valtatiemäisenä pienipiirteisessä ympäristössä vieras ja kömpelö. Veikkolaa on päätieltä vaikea mieltää taajamaksi ja Turuntietä taajamatiekse vähäisen tietä rajaavan rakennuskannan takia. "Epäpaikan" vaikutelma on tunnusomaista. Kaavoituksen edettyä Eerikinkartanon (pt 11233) ja Lapinkyläntien (mt 1131) välinen alue tulee muuttumaan oleellisesti. Alueesta on mahdollista kehittää omaleimainen liike- ja palvelukeskus Veikkolaan. Rakentamisessa on kuitenkin huomioitava pienipiirteisyys ja alueen sulkeutuneisuus, mikä rajoittaa raskaiden massojen käyttöä ja tilakäsittelyä.

### Tiemiljö

Veikkolan tiemiljöön ongelmana on *Turuntien* (mt 110) irrallisuus lähiympäristöstä ja maiseman yksitoikkoisuus. Pelkästään puuston hoidolla, vesakon poistolla ja näkymien avaamisella vesistöön saadaan maisemaa elävöitettyä. Tavallisesti päätieta seurailevat kevyen liikenteen väylät on linjattu erilleen tai johdettu tonttikatuja pitkin, mikä korostaa maantiemäistä ilmettä. Tiemiljöstä puuttuvat elämykset ja kohokohdat.

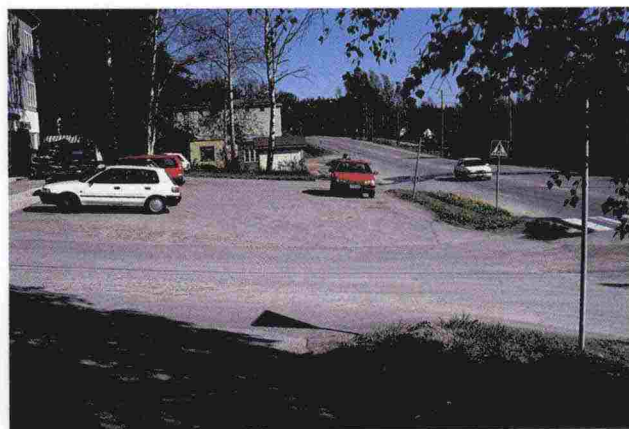




Kuva 5.15 Lamminpääntien (pt 11287) vehreää tiemiljöötä. Tarvetta kevyen liikenteen väylälle on, mutta sen sijoittaminen maastoon on tehtävä huolellisesti.



Kuva 5.16 Moottoritien alikulku kaipaa ehostamista. Kuva Lamminpääntieltä.



Kuva 5.17 Turuntien (mt 110) kauppakeskusten kohdan piha- ja kevyenliikenteen järjestelyt voidaan toteuttaa välittömästi.

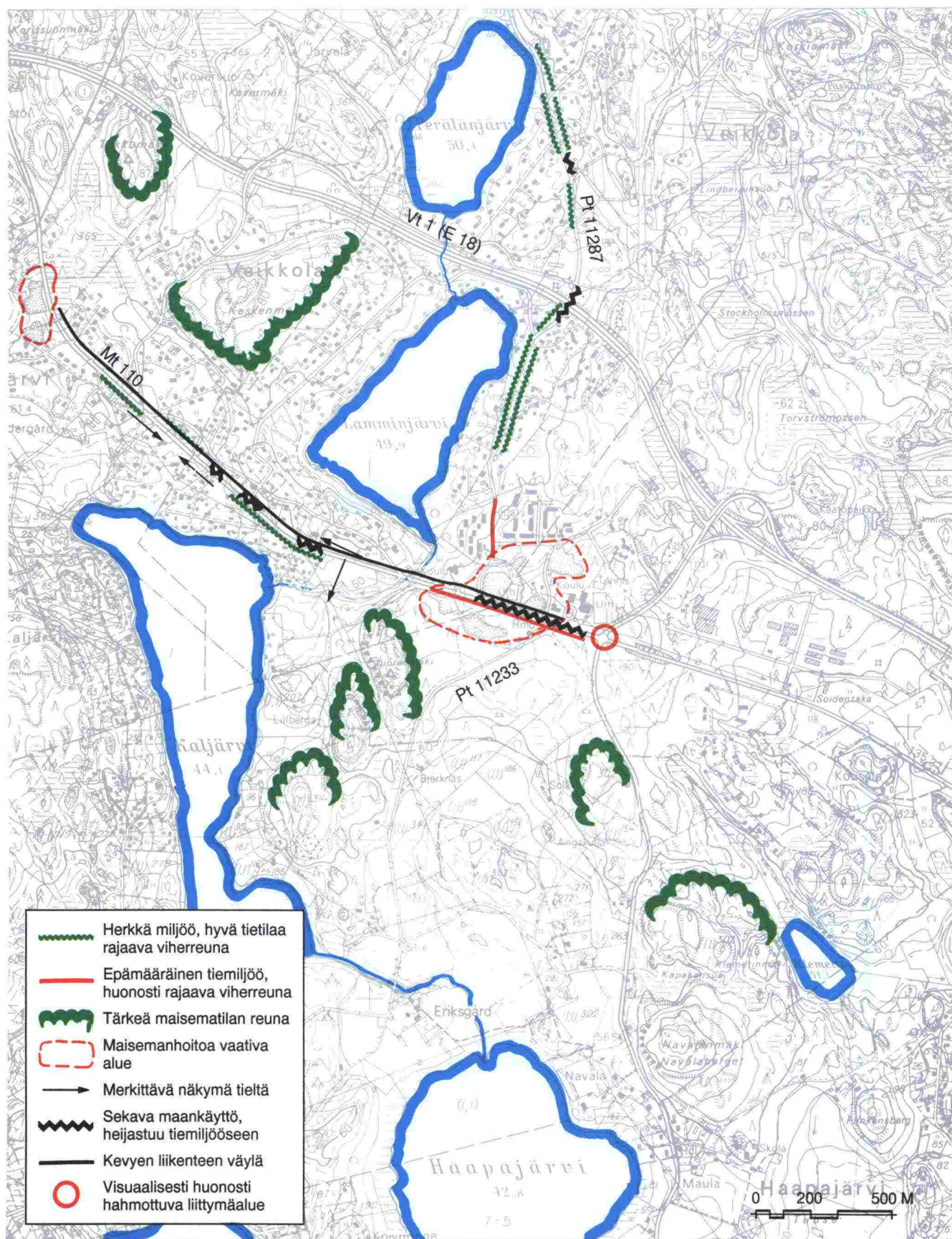


Kuva 5.18 SEO:n ja koulun alue tulee rakentamaan uudeksi liikekeskukseksi. Sen tiemiljöön kehittäminen tulee kytkeä maankäyttöratkaisuihin.



Kuva 5.19 SIWA:n kohdalla on puutteelliset pysäköintijärjestelyt. Turuntien pohjoispuolelle tarvitaan erillinen kevyen liikenteen väylä.







Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevyttiik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
110	2.26	7.2	Siskaava/Ohikaava	0	100	4	0	Seututie	60
11233	0.16	6.0	-	0	100	0	0	Yhdystie	50
11287	1.97	5.8	Siskaava	0	100	1	0	Yhdystie	40
11288	1.97	5.0	-	0	0	0	0	Yhdystie	ei taajama 50
Yht./keskim.	6.36	6.1		0	69	5	0		

Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
110	1991	2535	9.0	4	2	0	48.7	0.35	10
11233	753	957	7.0	1	1	0	454.8	1.25	1
11287	1128	1436	2.0	0	0	0	0.0	0.00	3
11288	441	561	9.0	1	0	0	63.1	0.10	1
Yht./keskim.	1212	1543	6.8	6	3	0	42.7	0.19	15

Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Mt 110 Tarveselvitys Veikkolassa, 1994
- Taajamatien pienet parannustoimenpiteet, Turuntie (mt 110) Veikkola, 1993
- Maantie 110, Veikkolan taajamatiet, tiesuunnitelma, 1995

Muut suunnitelmat:

- Kirkkonummen kunnan yleiskaavaluonnos, 1991
- Veikkolan rakennuskaavat
- Keskusta-alueen rakennuskaavamuutos 22.12.1994
- Maunu Häyrynen: Kirkkonummen historialliset tiet

## 5.3 Toimenpidesuosituksset

Veikkolan taajama on palveluvarustukseltaan vaatimaton. Taajamaan on kaavailtu uutta liikekeskusta ja uutta rakentamista lähelle Lapinkyläntietä. Turuntien parantamiseksi on tehty useita suunnitelmia, mm. Veikkolan taajamatien tarveselvitys v. 1994 ja Veikkolan taajaman pienet parannustoimenpiteet v. 1993.

Kaavan toteutuminen on jo lähtenyt käyntiin. Veikkolan taajaman tarveselvityksessä (1994) esitetyt toimenpiteet tulisi toteuttaa välittömästi sovitettuna kaavaratkaisuihin ja alueen rakentumisen aikatauluun. Turuntien (mt 110) ja Lamminpään paikallistien (pt 11287) yhteyteen rakennettavat kevyen liikenteen väylät voidaan tarvittaessa toteuttaa omana hankekokonaisuutena. Lamminpään paikallistien varteen suunniteltava kevyen liikenteen väylä vaatii erityisen huolellista maastoon sovittamista. Se tulee tehdä mahdollisimman paljon tienvarsikasvillisuutta säästäten.

Tarveselvityksen mukaisista toimenpiteistä laaditaan tiesuunnitelma v. 1995. Tämänhetkisen käsityksen mukaan rakentaminen käynnistyy v. 1996.

Taajamakuva parantavia pieniä hoitotoimenpiteitä voidaan tehdä koko ajan. Koko taajama-alueelle laaditaan ympäristöhoitosuunnitelma kaavan vahvistuttua. Tiemiljööön pieniä hoitotoimenpiteitä ovat mm. puulajisuhteen kehittäminen, liikekeskustan selkeytys ja vesakon poisto. Muita parannuskohteita ovat:

Laajemmat parantamiskohteet:

- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Turuntielle (mt 110)
- Kevyen liikenteen väylän rakentaminen Lamminpään pt:lle (11287)

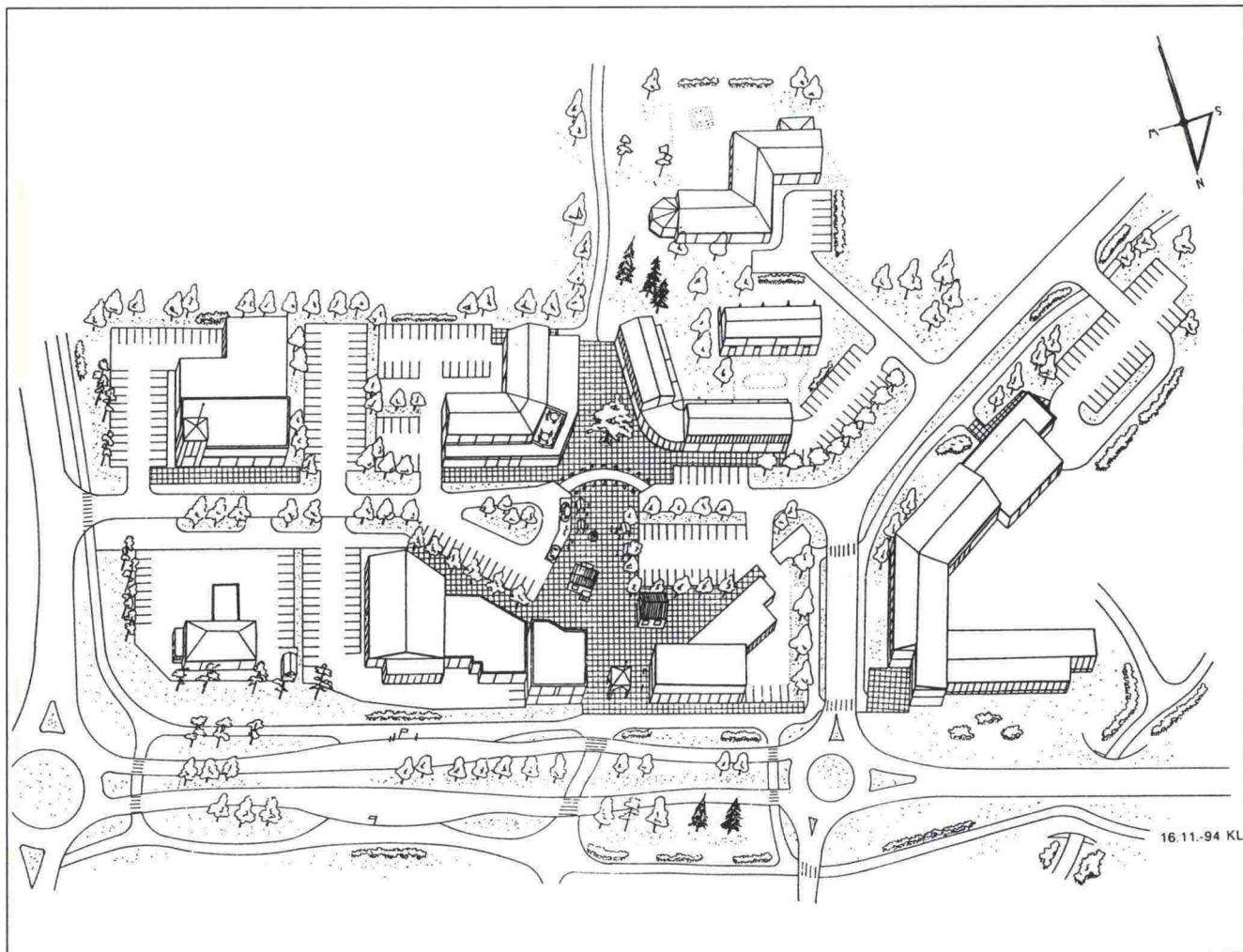
Ympäristöä/ tiemiljööä parantavat toimenpiteet:

- miljöökohteet (kuva 5.22)

Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- tarveselvitysraportissa esitetyt kohteet (tiesuunnitelma)\*



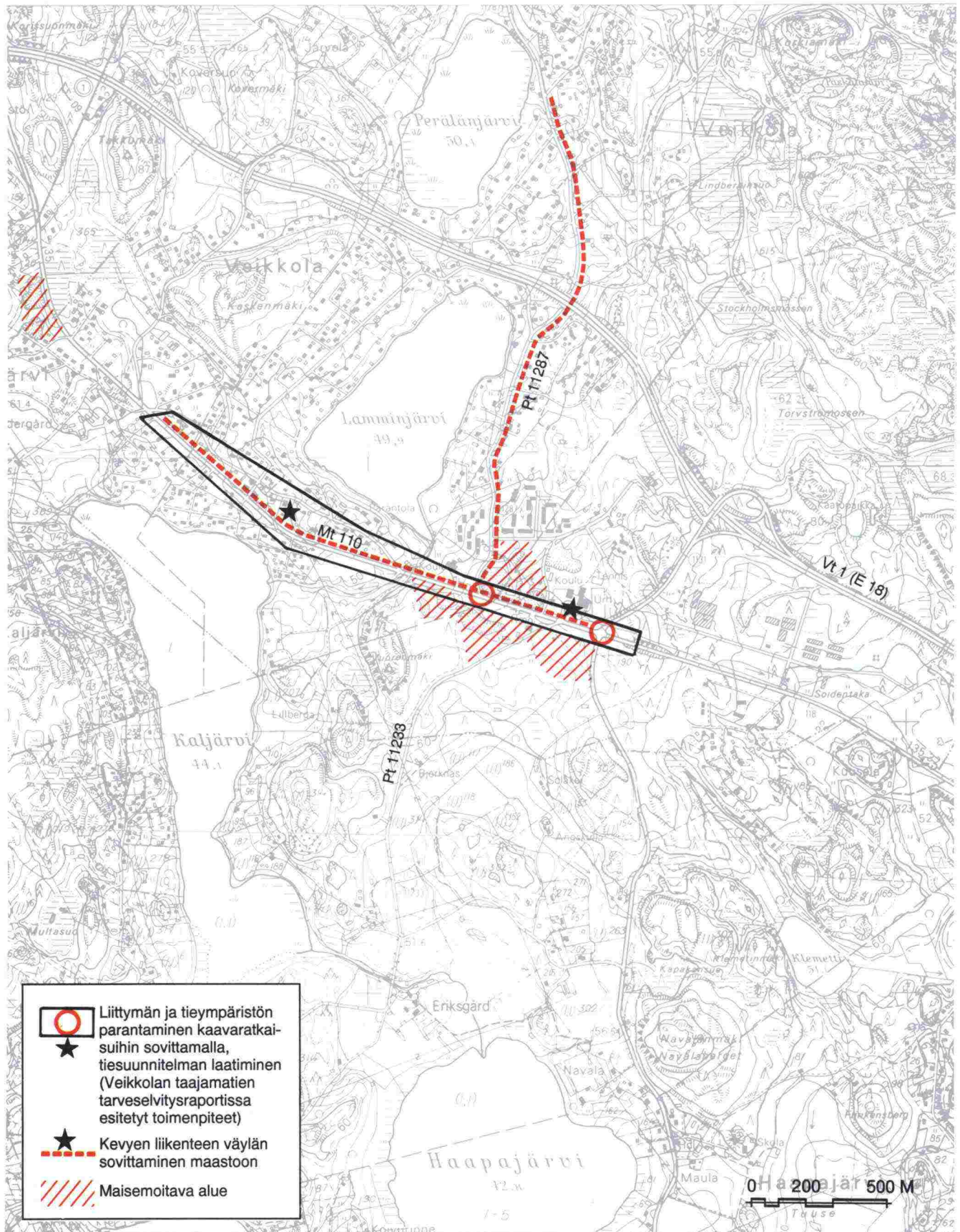


Kuva 5.21 Havainnekuva kaavasta.

### Yhteenveto

Veikkolan taajama on asutustaajama, jonka palveluvarustus tulee uusien kaavaratkaisujen myötä paranemaan. Uusi kaava mahdollistaa myös toiminnallisen keskipisteen kehittämisen alueelle. Liikenneturvallisuusongelmat liittyvät heikkoihin kevyen liikenteen järjestelyihin ja liittymäalueisiin. Turuntien (mt 110) maantiemäinen ilme ja heikosti hahmotuva rakennuskanta vaikeuttavat tiemiljöön parantamista. Parantamisen edellytyksenä onkin alueen kehittyminen, joka nyt on lähtemässä liikkeelle. Tiemiljöön kehittäminen ja taajamakuvan parantaminen tulee kiinteästi kytkeä käynnistyvään tie-suunnitteluun.





Kuva 5.22 Toimenpide-ehdotukset.



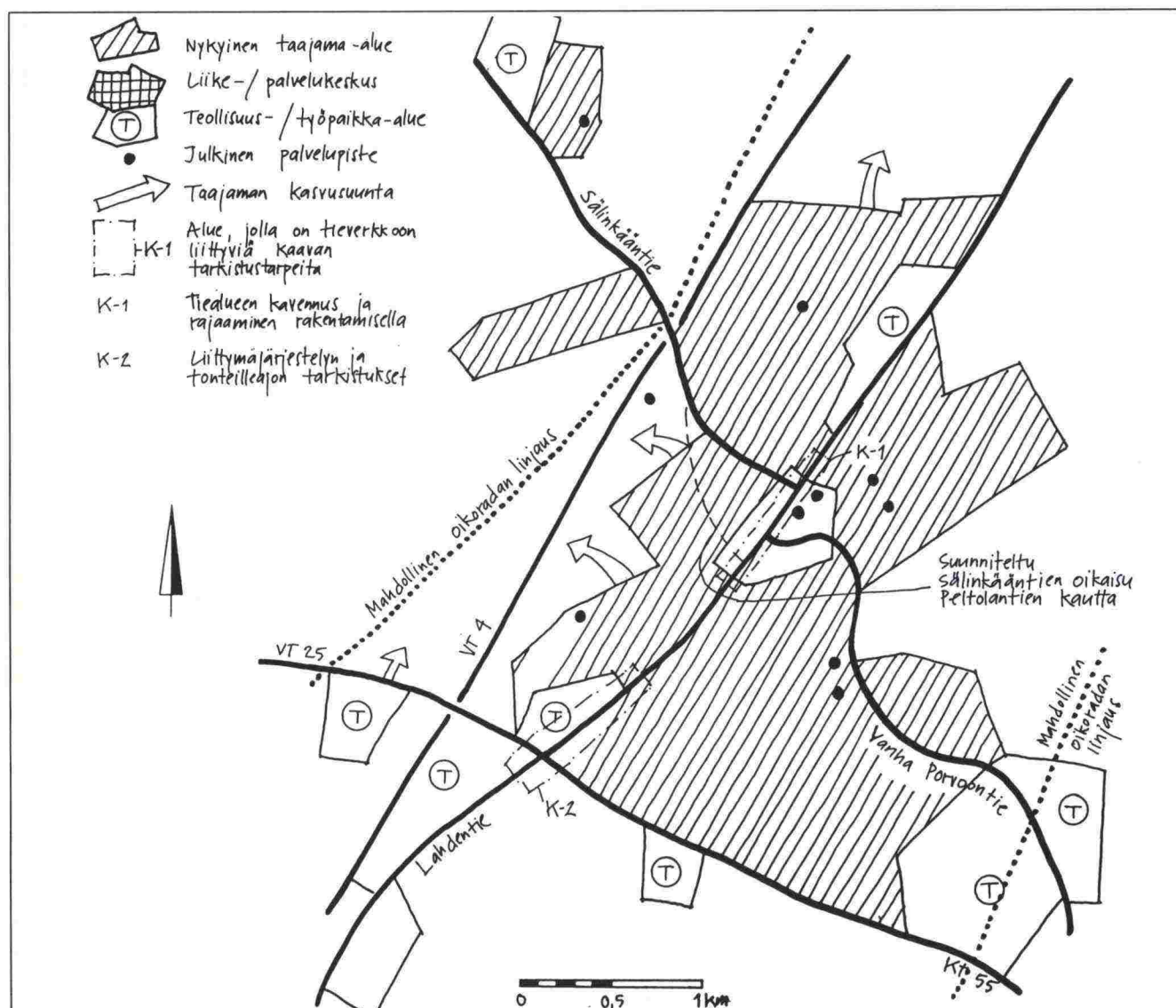
## 6 MÄNTSÄLÄ

### 6.1 Keskusta

#### 6.1.1 Nykytilan analyysi

##### Maankäyttö

Mäntsälä on alunperin pääteiden risteykseen syntynyt ja viime vuosikymmeninä voimakkaasti kasvanut kuntakeskus, josta käydään töissä pääkaupunkiseudulla. Päätiestön muutokset ovat kiinteästi kytköksissä taajamarakenteen kehitykseen. Aluksi taajaman halki kulkenut Helsinki-Lahti tie siirrettiin 50-luvun alussa 200 m keskustan länsipuolelle, mutta nopeasti kasvanut taajama ympäröi myös uuden tien (nykyinen Lahdentie mt 140). 1981 valmistui uusi valtatie 4 kauemmas keskustan länsipuolelle. Nykyinen taajama ulottuu myös uuden tielinjan yli. Valtatie 25 (entinen kantatie 53) ja



Kuva 6.1 Maankäyttö.

kantatie 55 sivuavat keskustaa etelästä. Liikekeskus on ryhmittynyt tiiviisti Keskustien ympärille. Julkiset palvelut on keskitetty keskustaan muutamaa ala-astetta ja päiväkotia lukuunottamatta. Työpaikka-alueet sijoittuvat pääteiden varsille.

Kaavatilanne: Keskustaan on laadittu osayleiskaava 1988. Useita mm tie-alueita koskevia rakennuskaavojen tarkistuksia on vireillä. Maankäytön suunnittelun päätavoitteena on nykyisten alueiden täydennysrakentaminen eikä uusia kasvusuuntia varata. Eniten täydentymistä tapahtuu valtatie 4 ja Lahdentien välissä. Asutusta ei uloteta valtatie 25 (kt 53) ja kantatie 55 eteläpuolelle. Sälinkääntien (mt 1471, entinen mt 147) liikenne on tarkoitus ohjata Lahdentielle (mt 140) Peltolantien kautta. Valtatie 25 (kt 53), kantatie 55 ja Helsingintien risteykseen on suunniteltu eritasoliittymä, josta on tehty toimenpidepäätös. Kaavaratkaisut eivät aiheuta merkittäviä muutoksia päätieverkkoon.

Koska uusia kasvusuuntia ei varata, lisääntyy nykyisen tiestön liikennemäärä tasaisesti. Jos Helsinki-Lahti oikorata toteutuu, se tulee kulkemaan Mäntsälän kautta valtatie 4 länsireunassa tai taajaman itäosassa. Mahdollinen uusi rautatieasema lisää oleellisesti kiinnostusta niitä taajamaosia kohtaan, minne ratalinja sijoittuu. Pitkällä aikavälillä jopa uuden alakeskusten syntyminen radan varteen on todennäköistä. Nykykaavoissa Lahdentien aluevaraus on tarpeettoman leveä jakaen taajamarakennetta haitaten keskustakuvan kehittämistä. Kaavavarauksia on aikanaan muutettu nimenomaan Lahdentien mitoituksen mukaan.

### **Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria**

Mäntsälän maisemaa leimaavat luode-kaakkosuuntaiset harjujaksot ja niiden väliin jäävät jokilaaksot. Kirkonkylä sijoittuu maisemalliseen solmu-kohtaan: harjuja mukailevien kulkureittien ja peltolaaksojen risteykseen. Kirkonkylän maisemarakenteen keskeisimmät elementit ovat pohjoinen peltolaakso, Kirkonmäki ja Mäntsälänjoki rantoineen. Peltolaaksojen metsänreunat ovat säilyneet eheinä ja luovat mielenkiintoista mosaiikkimaisemaa. Kirkko näkyy maamerkinä kilometrien päähän keskustasta. Kirkonkylän seudun pohjavesialueista Ojala on merkittävin. Maiseman kannalta erityisen arvokas on Kirkonmäen takana oleva kosteikkoalue, joka on maisematilojen merkittävä reuna eri suunnista katsottuna. Mäntsälän osayleiskaavassa on luode-kaakkosuuntainen vanha raitti huomioitu maiseman arvotienä, jonka perinteinen miljöö tulee huomioida rakentamisessa. Varsinaisia luonnonsuojelualueita kirkonkylän alueella ei ole.

Taajaman historiallinen keskusta sijoittuu Kirkonmäen ympäristöön. Kirkkomiljöö on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen alue. Suojeluskuntatalo (nykyinen seurojentalo) on valtakunnallisesti arvokas kohde.



### Taajamakuva ja tiemiljö

Mäntsälän taajamakuvalle on tyypillistä voimakas suurmaisema. Keskustassa kaunista suurmaisemaa ja perinteitä on vaikea havaita; laita-alueilla ja tonttikaduilla ne voi jälleen löytää. Taajamakuva muodostuu voimakkaista kontrasteista. *Lahdentien (mt 140)* hallitseva ilme ja voimakas estevaikutus luo hämmentävän tunnelman. Vaikka maantietä 140 on parannettu, se jaksoittuu huonosti ja tienvarren istutukset ovat mittakaavallisesti riittämättömiä. Ongelmana on tien leveä poikkileikkaus, laajat liittymät ja vaatimaton viherilme. Tieltä puuttuu varsinainen taajaman porttikohta. Tien tasaus on paikoitellen korkealla, mikä korostaa entisestään leveää poikkileikkausta. Tievarustelu on hallitseva. Osasy syy tien suurimittakaavaiseen ilmeeseen on se, että se on ylikorkeiden kuljetusten reitti, jolloin yläpuoliset opasteet ovat huomiota kiinnittäviä.

Valtatien 25 (kt 53), kantatien 55 ja maantien 140 liittymään on laadittu eritasoliittymän yleissuunnitelma. Avoimessa maisematilassa oleva ja herkkään jokimiljööseen liittyvä alue muuttuu voimakkaasti, mikäli eritasoliittymä toteutetaan esitetyllä tavalla. Kantatien 55 ympäristö on tiemiljööltään pääosin hyvää.

Taajamakuvallisesti kauneimmat yleiset tiet ovat maantie 1471 (mt 147) ja pt 11732, jotka ovat säilyttäneet perinteisen ilmeensä ja inhimillisen mittakaavansa. Näistä *Sälinkääntiellä mt 1471 (mt 147)* tehtävät toimenpiteet ovat *Vanhaa Porvoontietä (pt 11732)* huomattavasti pienimuotoisempia.



Kuva 6.2 Lahdentien (mt 140) hallitseva rooli erottuu ilmakuvassa hyvin.





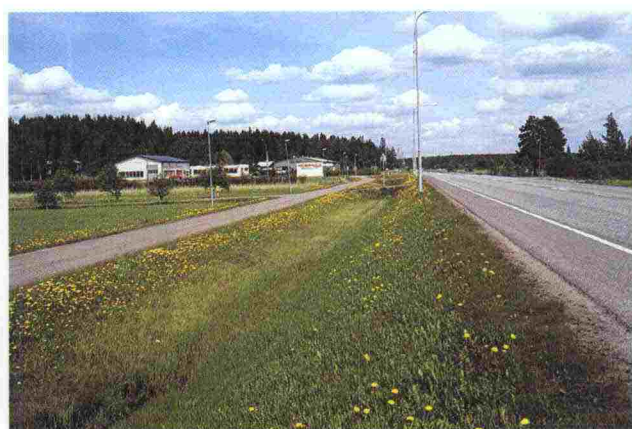




Kuva 6.4 Lahdentien (mt 140) istutukset ovat niukat. Leveä tiealue ei jäsennyt riittävästi.



Kuva 6.5 Liittymät ovat laajoja ja yksilöityvät heikosti. Niiden parantaminen taajamakuullisesti on vaikeaa jälkikäteen.



Kuva 6.6 Lahdentien (mt 140) sisääntulojaksosa koillisesta. Leveille pientareille mahtuisi reilusti istutuksia.

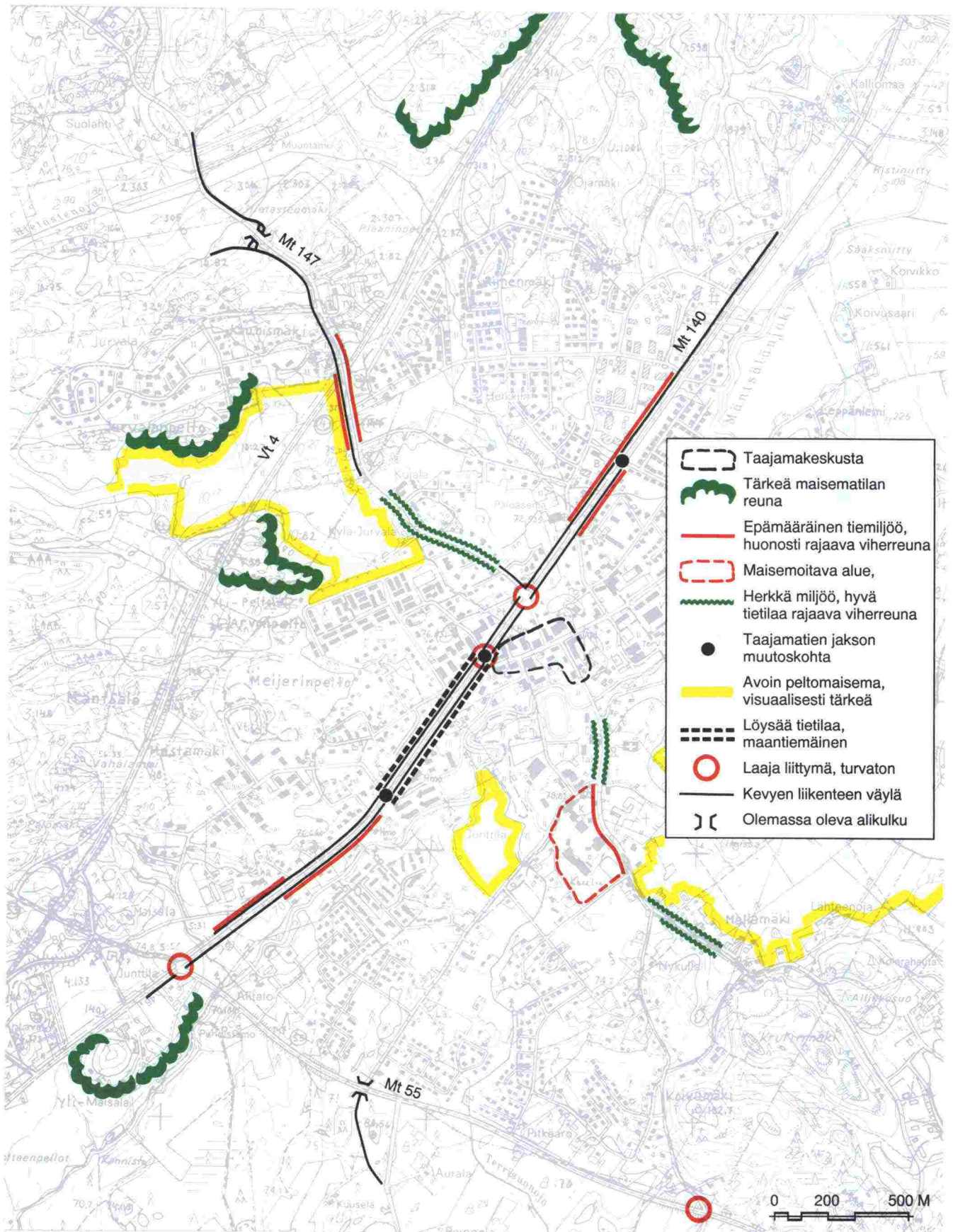


Kuva 6.7 Osuustien/Lahdentien liittymä toimii ruuhka-aikana huonosti. Kohtaa voisi parantaa lisärakentamisella ja rakentamalla pikkuympyrä.



Kuva 6.8 Valtatien 25 (kt 53), kantatien 55 ja Lahdentien liittymään on suunniteltu eritasoa. Sen sovittamista maismaan tulisi vielä tarkastella.





Kuva 6.9 Maisema-analyysi.



### Liikenneturvallisuus

Mäntsälän kirkonkylän liikenneturvallisuustilanne on ollut huono. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut 28 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kaksi johti kuolemaan. Onnettomuuksista 17 on tapahtunut maantiellä 140. Tilanne on parantunut maantien 140 parantamisen jälkeen (avattu liikenteelle elokuussa 1992). Vuonna 1992 onnettomuuksia on tapahtunut viisi kappaletta ja v. 1993 ei lainkaan.

### Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Mäntsälän tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelman tarkistus, 1993
- Kantatien 53 ja 55 / maantien 140 eritasoliittymän yleissuunnitelma, 1991 (kt:n 53 nykyinen nro Vt 25)
- Mäntsälä-Oitti maantien 147 parantaminen varustamalla tie kevyen liikenteen väylällä välillä Liedontie-Riihimäentie, Tiesuunnitelma 1989 (mt:n 147 uusi nro 1471)
- Vaarala-Mäntsälä-Lahti maantien 140 parantaminen välillä Kantatie-Kivistöntie tiejärjestelyineen, Tiesuunnitelma 1989
- Mäntsälä-Oitti maantien parantaminen välillä Lahdentie (mt 140)-Hepola, 1991, Tie- ja rakennussuunnitelma. Tarkistettu 1995.

Muut suunnitelmat:

- Mäntsälän osayleiskaava selostuksineen
  - Virkistys, Ympäristöhoito ja arvokkaat kohteet 1:10 000
  - Alueiden käyttö 1:10 000
  - Keskustan inventointi ja osa-aluejako 1:5000
  - Mäntsälänjoen rantojen inventointi 1:5000
  - Nykyinen maankäyttö 1:20 000
  - Keskustan palvelut
  - Aluevertailu ja maisema-analyysi 1:10 000

Keskustan rakennuskaavojen muutosluonnoksia

Taulukko 6/1 Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
25 (53)	0.76	7.5	-	0	100	0	0	Valtatie	ei taajama 60
55	0.20	7.5	-	0	100	1	0	Kantatie	ei taajama 60
140	3.43	9.9	Ohikaava/ Siskaava	100	100	15	1	Seututie	50, 60
1471 (147)	2.81	6.5	Siskaava/ Ohikaava	93	100	5	2	Yhdystie	50
11732	0.97	6.5	Siskaava	93	84	2	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	8.17	8.0		85	98	23	3		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytli. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
25 (53)	4133	5322	16.0	5	0	0	87.2	1.32	9
55	5423	6105	15.0	1	0	0	50.5	1.00	3
140	7159	8696	10.0	17	5	2	37.9	0.99	48
1471 (147)	3098	3942	10.0	3	0	0	18.9	0.21	11
11732	2331	2964	5.0	2	0	0	48.5	0.41	4
Yht./keskim.	4865	6003	10.1	28	5	2	38.6	0.69	75
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet  Huom ! Seuraavat tienumeromuutokset tulevat voimaan 1.1.1996 kt 53 → vt 25 mt 147 → mt 1471					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

## 6.2 Toimenpidesuositukset

Mäntsälän taajama on perinteinen kirkonkylä, jonka kehitys ja ilme on muuttunut oleellisesti ohikulkutien valmistuttua ja keskustan läpi kulkevan maantien parannuksen toteututtua. Mäntsälän kasvuvauhti on suhteellisen vakaa. Kaavamuuksia on tulossa lähinnä Lahdentien (mt 140) varteen. Taajamakuva kannalta muutokset tapahtuvat hitaasti eivätkä ole merkittäviä. Keskustan tieympäristö on saneerattu perusteellisesti, mikä sulkee pois suuremmat parantamiset lähitulevaisuudessa.

Valtatien 25 (kt 53), kantatien 55 ja maantien 140 risteykseen suunniteltuun eritasoliittymään tulisi tutkia vaihtoehtoisia ratkaisuja, esim. kiertoliittymää, joka sopisi paremmin ympäröivään maisemaan ja toimisi samalla taajaman porttikohtana. Taajamakuva voidaan parantaa istutuksia lisäämällä ja viheralueita levittämällä. Keskustan kauppakadun säilyminen elävänä ja toimivana on yksi maankäytön suunnittelun tärkeä tehtävä. Kauppakatu on säilyttänyt tiiviin rakenteen ja on osa perinteistä vanhaa raattia. Sen tiemiljöön tulisi saneerata. Tien elävöittämistavoitetta tukee rakennuskaavan valmius rakennusten korotukseen 2-3-kerroksiseksi.



Taajamakuvallisesti tärkeää on historiallisen Sälinkääntien mt 1471 (mt 147) säilyminen nykyisellään. Tie on jäämässä kaavatieksi. Suunniteltu tienoikaisu Sälinkääntieltä Peltolantielle ei vaikuta merkittävästi maisemakuvaan, mikäli oikaisu tehdään maiseman ehdoilla ja tien tasaus pysyy maan pinnan tasolla.

Peltolantien luonne muuttuu asuntokadusta läpikulkutieksi. Tien varteen on suunnitteilla kevyen liikenteen väylä. Ajonopeudet tiellä tulee saada pysymään alhaisina mm. istutuksin ja hidastimilla. Vanha Porvoontie (pt 11732) kaipaa ehostamista ja viimeistelyä, joka tulee ulottaa tonteille asti (mm. väli-kaistan viimeistely, puurivit ja ryhmät, suojaviheralueet tonteille, kirkon kohdan korostaminen, avo-ojien täyttö jne.). Toimenpiteet tulisi suunnitella yhdessä kunnan kanssa ja tiejaksolle laatia kehittämissuunnitelma.

Ympäristöä/ tiemiljöötä parantavat toimenpiteet:

- miljöökohteet (kuva 6.11 ja s. 67 selitykset, osa pikaparanuskohteita)

Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- Vanhan Porvoontien tiemiljöön kehittämissuunnitelma
- Vt:n 25, kt:n 55 ja mt:n 140 liittymäalueen parantaminen ja maisemaan sovittaminen\*

## **Yhteenveto**

Mäntsälän taajama-alueen rajat ovat lähitulevaisuudessa nykyisen kaltaiset. Liikenneturvallisuuksustilanne on parantunut Lahdentien (mt 140) parantamisen takia huomattavasti. Toisaalta tien saneeraus ei ole parantanut kevyen liikenteen olosuhteita riittävästi. Myös liittymäalueilla on edelleen ongelmia. Taajamakuvallisesti Lahdentie on parannettu liian järeästi, olkoonkin, että tie on ylikorkeiden ja -leveiden kuljetusten reitti. Vihermassan määrä suhteessa tien poikkileikkaukseen on liian vähäinen. Tie muistuttaa ilmeeltään enemmänkin taajaman ohikulkutietä kuin pääsisääntuloa ja kunnan keskeistä taajamatietä. Tulevaisuudessa pieniä ongelmia voidaan parantaa vähitellen. Ensiarvoisen tärkeää on myös kauniiden vanhojen tieraittien säilyminen pienipiirteisinä, Vanha Porvoontie pt 11732 ja Sälinkääntie mt 1471 (mt 147). Uudet suunnitellut tiejärjestelyt (esim. Lahdentien, valtatie 25 ja kantatie 55 liittymä ja kevyen liikenteen väylien suunnittelu) tulee tehdä maiseman ehdoilla, siihen sovittaen. Pitkällä aikavälillä Lahdentien tiemiljöötä voi parantaa kaavoituksen avulla mm. muuttamalla rakennusten massoittelua lähemmäksi tietä.

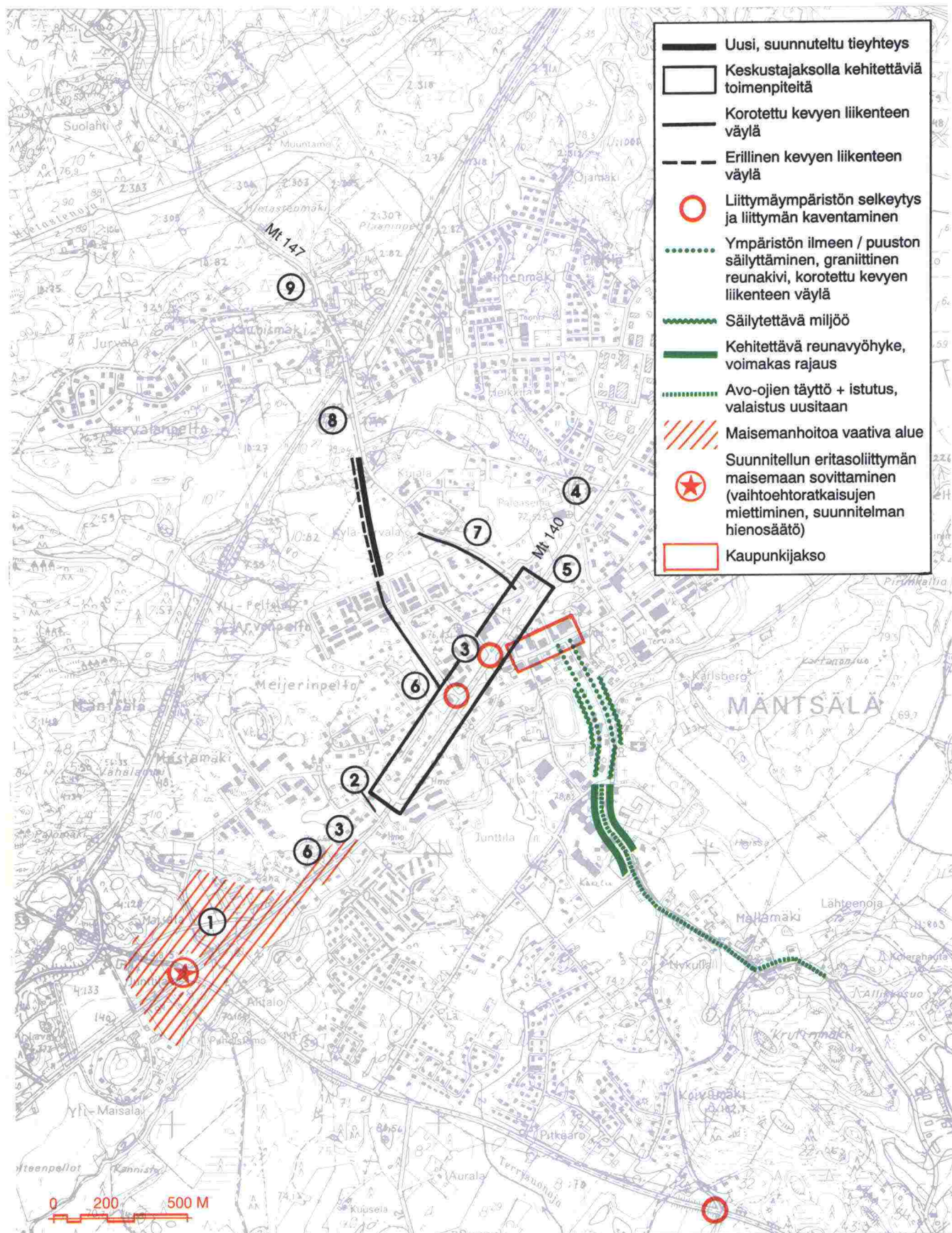
Tiemiljöötä parantavat toimenpide-ehdotuskartan (kuva 6.11) selitykset, joista kiireelliset on merkitty symbolilla (tähti):

- 1\* Teollisuusalueen rajausta istutuksin. Avo-ojien täyttö ja istutus. Suojatielle korokkeet.
- 2\* Viherkaistan levitys ja ajoradan kaventaminen reunakiveä siirtämällä.
- 3 Viherkaistan levitys ja ajoradan kaventaminen reunakiveä siirtämällä. Pikkupuut keskikaistalle pensaiden lisäksi. Lisärakentamista Alkon eteen. Pikkuympyrä liittymään.
- 4 Lisäistutuksia. Teollisuusalueen rajaaminen. Valoja ennen oleville suojateille saarekkeet. Tonttien puolen luiskan muotoilu/siistiminen ja istutus. Kevyen liikenteen väylän valaistuksen uusiminen. Katokset bussipysäkeille. Kevyen liikenteen väylän muotoilu polveilevaksi ojan täytön yhteydessä.
- 5 Välikaistan levitys ajorataa kaventamalla (reunakivien siirto). Välikaistalle pikkupuita. Reunojen viherkaistojen levitys + istutus.
- 6 Kevyen liikenteen väylä länsipuolelle. Ajorataa kavennetaan. Mt 140 liittymän siistiminen.
- 7 Nopeusrajoituksen alentaminen.
- 8 Avo-ojien täyttö. Länsipuolisen reunan tasaus. Uuden asuinalueen reunan kehittäminen puistometsätyyppiseksi. Melusuojaus vallina.
- 9\* Loppujaksolla välikaistan viimeistely nurmettamalla.



Kuva 6.10 Vanhan Porvoontien pienipiirteistä raittia. Tiejaksolle tulisi istuttaa lisää puita ja madaltaa syviä avo-ojia.





Kuva 6.11 Toimenpide-ehdotukset.



## 7. NURMIJÄRVI

### 7.1 Nurmijärven kirkonkylä

#### 7.1.1 Nykytilan analyysi

##### Maankäyttö

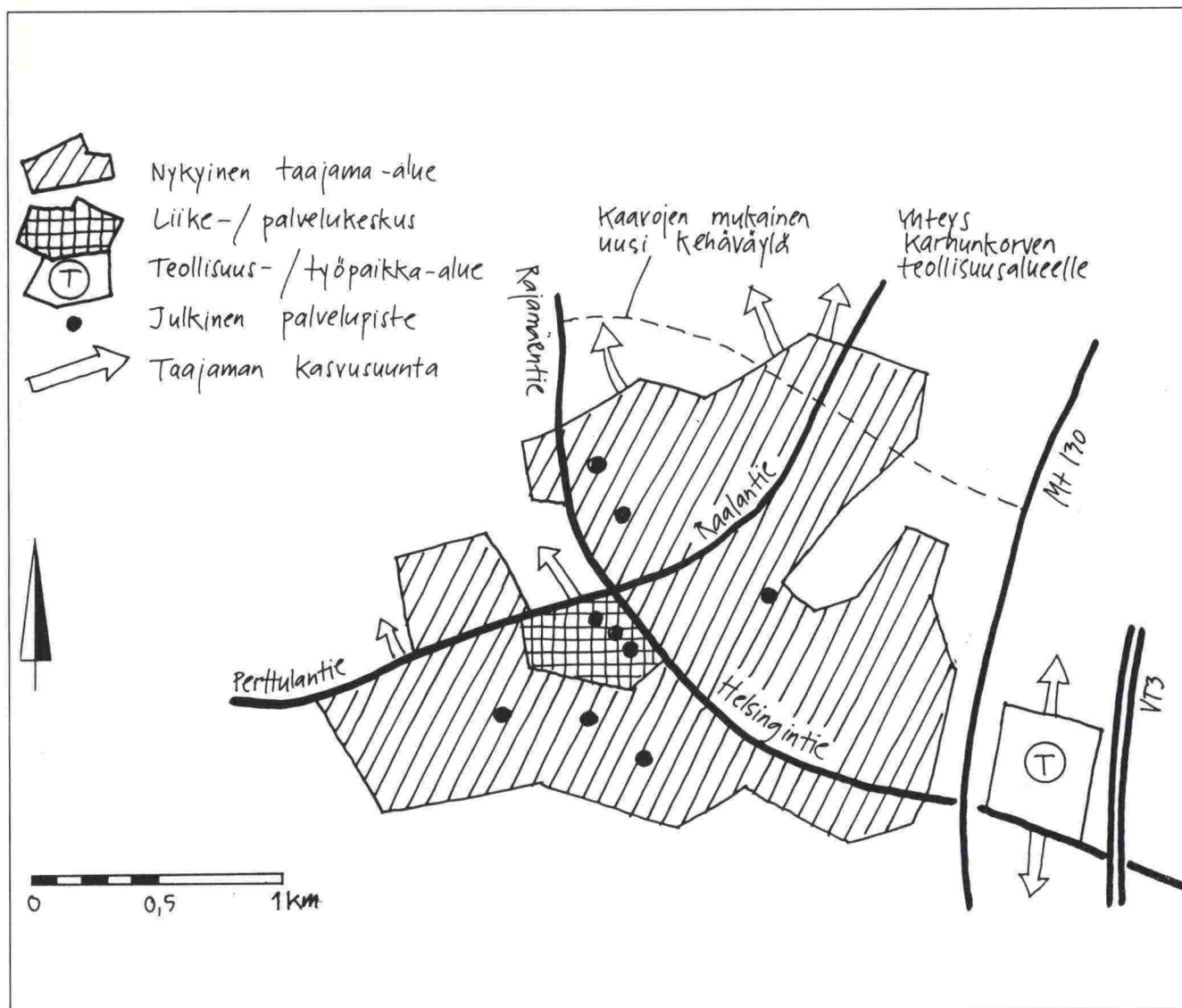
Kirkonkylä on Nurmijärven kunnan hallinto- ja palvelukeskus. Sen kasvu on viime aikoina ollut hitaampaa kuin Klaukkalan ja Rajamäen, mutta edullinen sijainti Hämeenlinnan moottoritien (Vt 3) tuntumassa tulee todennäköisesti lisäämään rakennustoimintaa. Kirkonkylä on alueeltaan tiivis ja selkeärajainen. Rajamäentie-Helsingintie (mt 1311, entinen mt 131) ja Perttulantie-Raalantie (mt 1321) muodostavat ristimäisen päätieverkon, jonka eteläpuoleiseen neljännekseen pääosa kaupallisista palveluista on sijoittunut. Julkiset palvelut sitä vastoin jakautuvat eri puolille päätiestöä. Teollisuusalueet sijoittuvat pääosin valtatie 3:n tuntumaan. Karhunkorvessa on erillinen työpaikka-keskittymä valtatie 3:n itäpuolella.

Kaavatilanne: Kuntaan on 1989 laadittu yleiskaava ja Kirkonkylää varten osayleiskaava, jonka valtuusto on hyväksynyt 1992. Rakennuskaavoja ollaan osittain muuttamassa asemakaavoiksi. Taajaman pääkasvusuunta on pohjoinen-koillinen, jonne sijoittuu sekä asuin- että työpaikkarakentamista. Samalla muodostuu kehämäinen kokoojaväylä Rajamäentieltä Raalantielle. Taajamarakenteeseen tai pääliikenneverkkoon ei ole odotettavissa oleellisia muutoksia. Taajamaa jakava massiivinen päätieverkko hankaloittaa keskustan kaavoitusta. Uusia liittymiä tarvitaan mm. Rajamäentielle Sairaалantietä vastapäätä ja Helsingintien eteläpäähän. Pääristeyksen korostaminen maa-merkinluonteisella rakennusmassalla saattaisi selkeyttää tienäkymiä (kuva 7.11). Julkisten palvelujen hajasijoitus merkitsee runsasta kevyttä liikennettä päätiestön suunnassa ja sen poikki, joten väylien rakentamiseen ja eritasoyhteyksiin on syytä kiinnittää huomiota. Liikennealuevaraukset ovat kaavoissa riittävät myös kevytväylien lisärakentamista ajatellen.

##### Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria

Nurmijärven kirkonkylän maisemarakenne on peruspiirteissään selkeä. Laajoja, avoimia maisematiloja on runsaasti; perinteinen kylä- ja pelto-maisema muodostavat kulttuurimaiseman rungon. Avoimien laaksojen lomaan ryhmittyy kallioisia metsäselänteitä. Kirkonkylän maisemaa hallitsevat Kyläjoen ja Vantaanjoen jokilaaksot sekä Pitkämäen, Parkkimäen, Toreenmäen ja Mutaanmäen jonoksi ryhmittyvät kallioiset selännealueet. Parkkimäki, Pitkämäki ja Niemimäki on luokiteltu arvokkaiksi kallioalueiksi. Merkittävin muutos kirkonkylän maisemassa on ollut Nurmijärven kuivattaminen 1920-40-luvuilla viljelykäyttöön. Kirkonkylän alueella olevia arvokkaita luontokohteita ovat mm. entisen Nurmijärven rantapenkat (rikas linnusto), suuri kuusi kirkonkylän hautausmaan puoleisessa päässä, pappilan vanha lehmus, Kissanonjan lähdehetteikkö ja Myllykosken arvokas maisema- ja kulttuurihistoriallinen alue.





Kuva 7.1 Maankäyttö.

Nurmijärven kirkonkylä on ollut asuttuna jo esihistoriallisena aikana. Nurmijärven kirkonseutu on luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuurimiljööksi. Seudullisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia kohteita ovat: Ahjola (ent. suojeluskunnan talo), Pukkilan kyläryhmä ja Vantaan Myllykoski. Paikallisia arvokohteita ovat lisäksi kirkonkylän kansakoulu sekä Grannilan, Mäkelän ja livarin maatilakeskukset.

### Taajamakuva ja tiemiljö

Nurmijärven kirkonkylän taajamakuva on monimuotoinen. Keskusta-alue rajautuu selkeästi omaksi alueekseen, jota ympäröivät pientalo- ja peltoalueet. Rakentaminen keskustassa on väljää. Sisääntuloteiden varrelle oleva Perloksen tehdas on taajamakuvasuhteellisesti hallitseva. Taajama-alueella maaston muodot ovat tasaiset. Lännessä Kyläjokilaakso ja moreenimäet luovat tiemiljööseen ja maisemaan vaihtelua. Pääteiden liittymäalue on tärkeä solmukohta. Virastotalojen ja kirjaston muodostama rakennuskompleksi on monumentaalinen ja hallitseva idästä tultaessa.



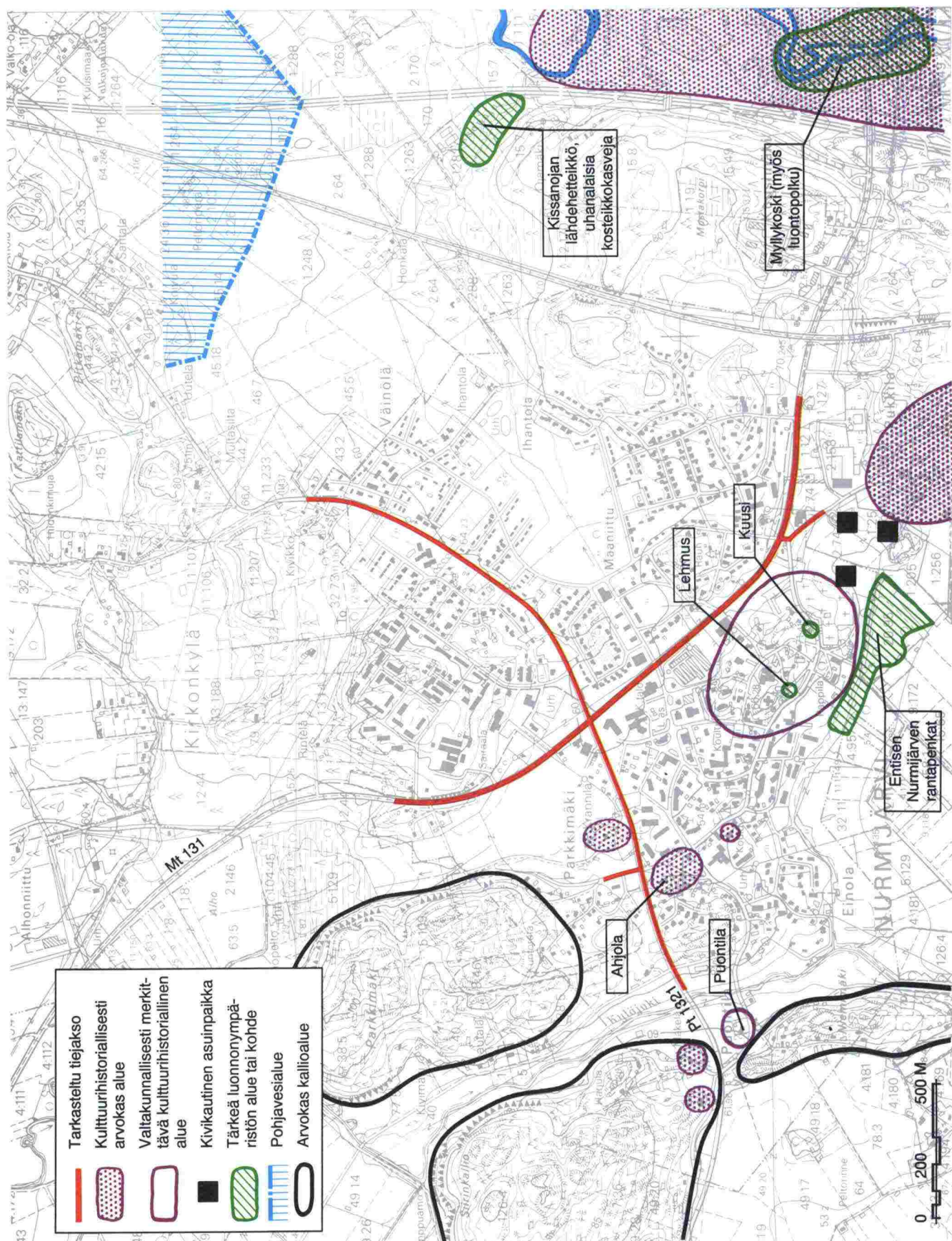


*Kuva 7.2 Nurmijärven taajaman keskustaa ympäröivät peltoalueet.*

*Helsingintien/Rajamäentien mt 1311 (mt 131) ilme on väljä ja tiemäinen. Mittakaavaltaan leveä tie aiheuttaa toiminnallista ja visuaalista estevaikutusta kaupunkirakenteen keskellä. Rajamäen suuntaan tiemiljöö muuttuu pienipiirteisemmäksi ja tietä rajaa pääasiassa haja-asutus. Perttulantien (mt 1321) länsipään ympäristö on maisemaltaan vaihtelevaa ja vehreää. Tie kulkee vaihtelevien maastonmuotojen halki. Itäosassa Raalantie (mt 1321) rajautuu uudehkoon rivitaloasutukseen lähes koko taajamajaksolla.*

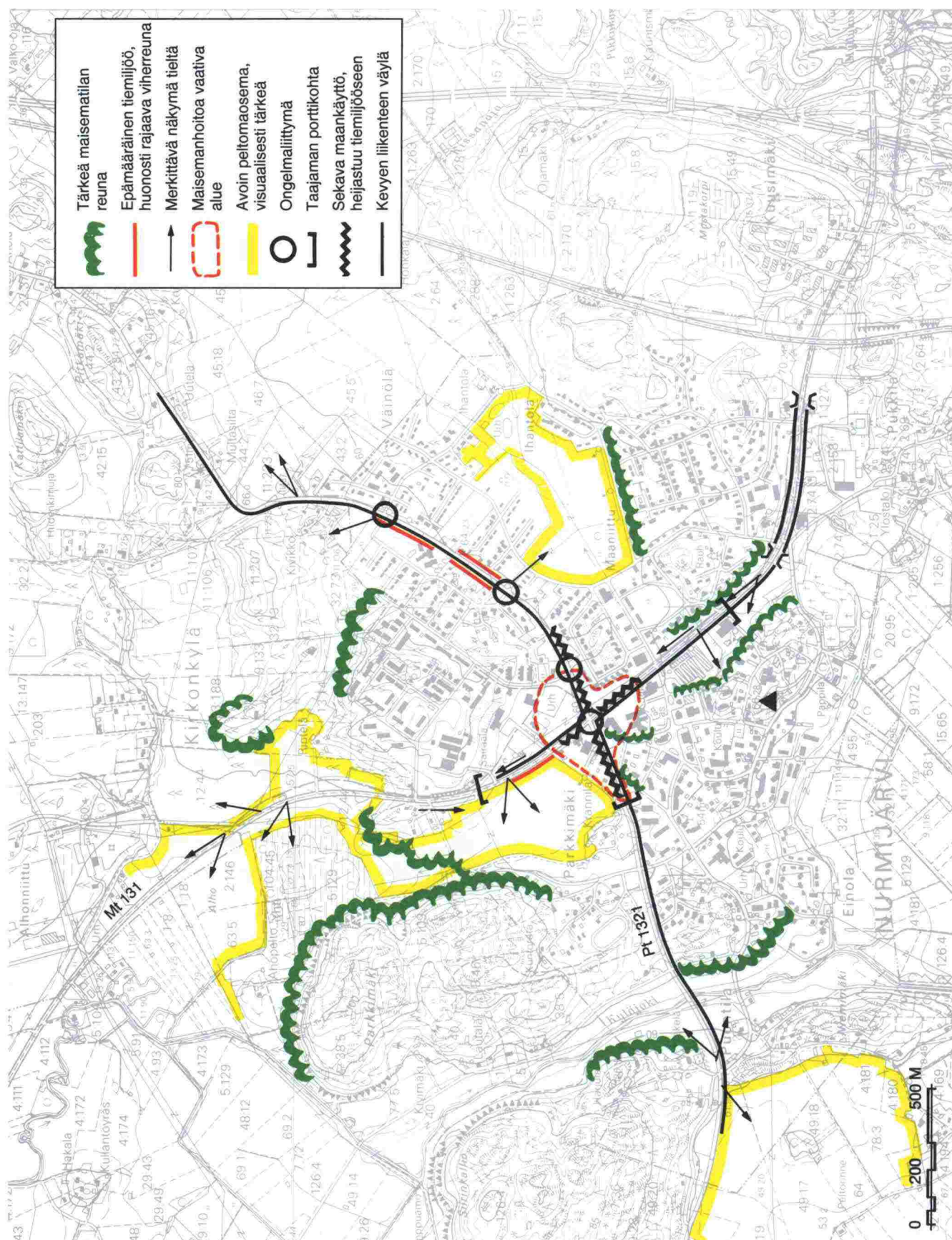
*Helsingintie/Rajamäentie mt 1311 (mt 131) on parannettu järeästi 1980-luvulla. Portaalit, tievalaistus, pitkät keskisaarekkeet ja kaksiajorataisuus tekevät tietilasta hallitsevan ja sujuvaimaisen. Tiemiljööön ongelmat kohdistuvat parannettuun jaksoon ja tiealueen suureen mittakaavaan kaupunkirakenteen keskellä. Helsingintien/ Raalantien ja Perttulantien lähiympäristö kaipaa jäsentämistä, jota tulee tehdä kaavallisin keinoin. Perttulantien ja Raalantien (mt 1321) tiemaisema jaksottuu hyvin maankäytön mukaan. Tiemiljööön viimeistelyä tarvitaan kummallakin jaksolla.*





Kuva 7.3 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö.





Kuva 7.4 Maisema-analyysi.





Kuva 7.5 Helsingintie mt 1311 (mt 131) on leveä ja ilmeeltään hallitseva. Keski-kaista on turhan kapea.



Kuva 7.6 Alikulkuympäristöt tulisi viimeistellä istutuksin.



Kuva 7.7 Keskustajakso alkaa Helsingintien / Raalantien ja Perttulantien liittymästä. Alue kaipaa maankäytön kehittämistä ja maisemanhoitoa.



Kuva 7.8 Perttulantien (mt 1321) välikaistoille voisi istuttaa pensaita, puurivejä ja -ryhmiä korostamaan maiseman muotoja ja pehmentämään tielinjasta.



Kuva 7.9 Rajamäentielle mt 1311 (mt 131) suunniteltu kevyen liikenteen väylä voidaan luonnollisesti sijoittaa tilalle johtavalle kylätielle.

## Liikenneturvallisuus

Nurmijärven kirkonkylän liikenneturvallisuustilanne on keskimääräinen. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut yhdeksän henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yksi on johtanut kuolemaan.

Taulukko 7/1 Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./ylik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1311 (131)	1.17	7.0	Ohikaava	100	100	5	0	Yhdystie	50
1321	2.31	6.8	Siskaava/ ohikaava	100	100	6	1	Yhdystie	50
11435	0.15	6.5	-	100	100	1	0	Yhdystie	50
11436	0.17	6.4	-	0	0	0	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	3.80	6.8		96	96	12	1		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytli. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1311 (131)	5092	6478	7.0	5	3	1	46.0	0.85	11
1321	2742	2649	5.6	4	1	0	34.6	0.35	5
11435	360	458	8.0	0	0	0	0.0	0.00	0
11436	242	306	12.0	0	0	0	0.0	0.00	0
Yht./keskim.	3260	3637	6.4	9	4	1	39.8	0.47	16
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								
				Huom ! Seuraava tienumeromuutos tulee voimaan 1.1.1996 mt 131 → mt 1311					

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Nykyinen tieverkko/liikenneturvallisuuden ongelmakohteet ja niiden luokitus, 1994

Muut suunnitelmat (käytetty lähdeaineisto):

- Kirkonkylän osayleiskaava 1:20 000 selostuksineen
- Kirkonkylän rakennuskaava 1:4000 sekä 4 kpl vireillä olevia rakennuskaava muutoksia
- Nurmijärven opaskartta 1:20 000
- Ympäristö- ja maisemaselvitys, Nurmijärven kunta, 1990
- Nurmijärven kulttuurimaisema; Nurmijärven kunta, Nurmijärvi 1985
- Nurmijärven kallioselvitys; Nurmijärven ympäristölautakunta, 1992
- Sihvo, Hannes: Aleksis Kiven jalanjäljillä, Reittejä ja tutustumiskohteita Nurmijärvellä; Nurmijärven kunta 1992
- Kirkonkylän keskustan ideasuunnitelma, 1987



### 7.1.2 Toimenpidesuosituksset

Nurmijärven kirkonkylän kasvuvauhti on ollut suhteellisen hidas, mutta vilkastunee lähitulevaisuudessa hyvän sijainnin ja parantuneiden kulkuyhteyksien takia. Keskustan kaavoitusta hankaloittaa massiivinen ja taajamarakennetta jakava tieverkko. Autoliikenteen ehdoilla parannettu tie vaikeuttaa kevyen liikenteen yhteyksien järjestämistä ja taajamakuvaan kehittämistä keskustajaksolla. Taajamakuvaan kehittämisessä tiemiljööllä on tärkeä merkitys erityisesti keskustajakson osalla. Kirkonkylän liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät liittymäalueisiin ja puutteellisiin kevyen liikenteen olosuhteisiin. Yleisesti ottaen liikenneturvallisuusongelmat ovat taajamassa vähäisiä.

Maantien 1321 (Perttulantie/Raalantie) kehittäminen voidaan toteuttaa vaiheittain ja pienin toimenpitein. Päätien (Helsingintie) osalta keskustajakso kaipaa kehittämissuunnitelmaa. Sisääntulojaksoja voidaan parantaa kasvillisuuden hoidolla.

#### Laajemmat parantamiskohteet:

- kevyen liikenteen väylän jatkaminen sairaalan liittymästä Rajamäen suuntaan maantiellä mt 1311 (mt 131). Pohjoispäässä väylä linjataan olemassaolevalle kapealle tienpohjalle. Kallioleikkauksen kohdalla väylä toteutetaan korotettuna
- maanteiden 1311 (mt 131) ja 1321 liittymän parantaminen vaihtoehtoisesti liittymää kaventamalla tai rakentamalla kiertoliittymä korostamaan taajaman keskustajaksoa. Ehdotettu toimenpide kytkeytyy kaavoitukseen. Liikenteellisesti nykyinen valo-ohjaus toimii hyvin; ongelma on lähinnä maisemallinen.

#### Pienet parantamiskohteet:

- Raalantien/ Kirkkarintien/ Lautamiehentien liittymän parantaminen suojatiesaarekkeiden rakentamisella kahdelle viimeksi mainituista tiejaksoista ja liittymän muotoilulla\*
- Raalantien/ Ala-Sorvantien/ Väinöläntien liittymän parantaminen suojatiesaarekkeiden rakentamisella kahdelle viimeksimainitulle tieosuudelle\*

#### Ympäristöä/ tiemiljöötä parantavat kohteet:

- miljöökohteet (kuva 7.10 ja s. 77 selitykset, osa pikaparannuskohteita)
- Helsingintien (mt 131) tienvarsien viimeistely (välikaistat, istutukset, avojien madaltaminen)

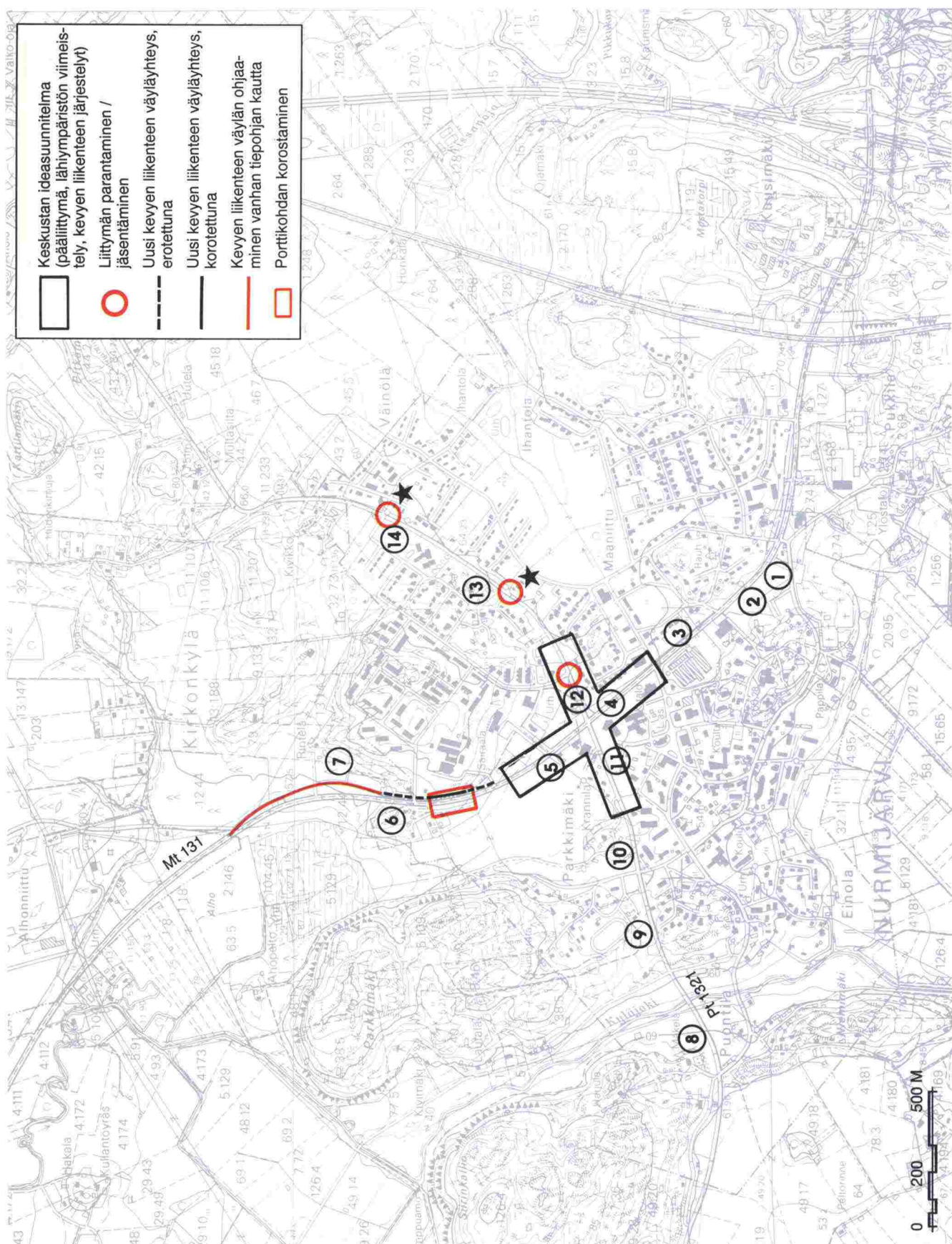
### Yhteenveto

Nurmijärven kirkonkylä on viime vuosina kasvanut Klaukkalaa ja Rajamäkeä hitaammin. Verkollisia muutoksia ei ole tiedossa lukuunottamatta uutta kehäväylää Raalantieltä Rajamäentielle. Kirkonkylän yleisten teiden liikenneturvallisuuksiltaan on keskimääräinen. Päätienä toimiva Helsingintie on saneerattu perusteellisesti 1980-luvulla. Ratkaisu on hallitseva ja keskustarakennetta hajottava tien leveän poikkileikkauksen takia. Taajamakuvallisesti suuria, kiireellisiä toimenpiteitä ei ole tarpeen tehdä. Lisäistutuksia, avo-ojien viimeistelyä ja varustetason parantamista tulee tehdä sekä Helsingintien/Rajamäentien mt 1311 (mt 131) että Perttulantien/ Raalantien (mt 1321) osalta. Helsingintien korkea taseaus on ongelma, jota ei voi kokonaan poistaa edes lisäistutuksilla.

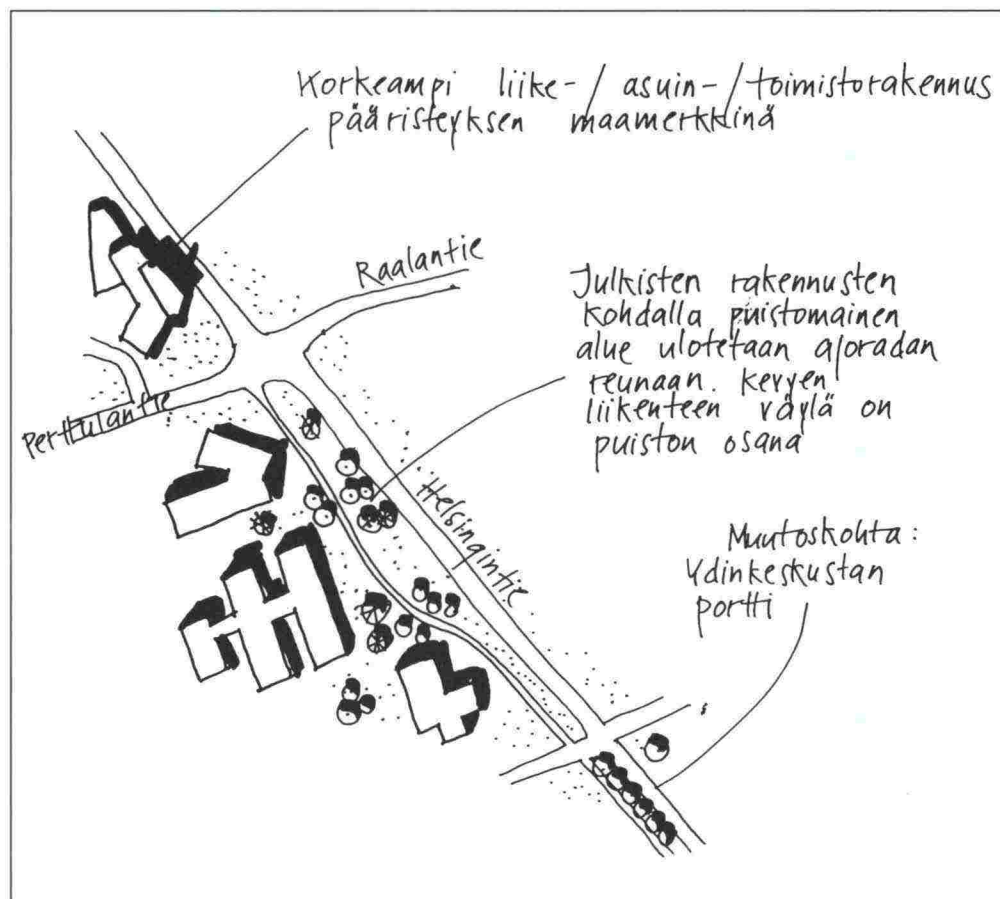
Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 7.10) selitykset, joista kiireelliset on merkitty symbolilla (tähti):

- 1\* Länsipuolen tonttien maisemointi ja raja-  
us istutuksin. Pysäkkiympäristön viimeistely. Yksittäispuita väli-  
kaistalle optista ohjausta parantamaan.
- 2\* Reunavyöhykkeen kehittäminen. Keski-  
kaiteen maalaus. Paloaseman esiinotto "maamerkinä". Rakenteiden ja varusteiden viimeistely.
- 3\* Länsipuolen välikaistan istutus ja avo-ojan täyttö. Teollisuusalueen raja-  
us. Pysäkkien viimeistely. Itäpuolen tontin reunan kehittäminen ja istutus.
- 4 Hallintorakennusten julkisivujen pehmentäminen suurin massaistutuksin. Pääliittymän lähiympäristön parantaminen.
- 5\* Puurivi sairaalalta keskustaan. Välikaistalle ryhmäistutuksia. Sairaalan alueen tontin pehmentäminen istutuksin.
- 6\* Kevyen liikenteen väylän jatkaminen korotettuna kallioleikkauksen kohdalla. Puuston hoito. Tulevalle välikaistalle ryhmäistutuksia (pensaaita ja puita).
- 7\* Välikoivikon hoito/harvennus. Reunavyöhykkeiden kehittäminen.
- 8\* Tietilan rajaaminen istutuksin. Välikaistalle pensasryhmiä (vähän).
- 9\* Puuston hoito. Välikaistan istuttaminen ja luiskan täydennysmuutos.
- 10\* Puuryhmä mäelle, luiskan viimeistely.
- 11 Tiemiljöön kohentaminen istutuksin ja uudella tievarustelulla.
- 12 Tiemiljöön kohentaminen istutuksilla ja uudella tievarustelulla.
- 13\* Tonttireunojen kehittäminen. Lautamiehentien/Kinkkarintien liittymän parantaminen ja istutus. Näkymäakseli Lautamiehentielle ja peltoalueen raja-  
us pensaalla.
- 14 Rivitaloalueen reunan rajaaminen istutuksin. Välikaistalle puu/pensasryhmiä. Alasorvarintien istutus (puurivi). Näkymän avaus peltomaisemaan.





Kuva 7.10 Toimenpide-ehdotukset.



Kuva 7.11 Ideakuva Helsingintien ilmeen kehittämisestä.

## 7.2 Klaukkala

### 7.2.1 Nykytilan analyysi

#### Maankäyttö

Klaukkala on voimakkaasti kasvava, nauhamaisesti Klaukkalantien (mt 132) varteen levittäytynyt asuin- ja työpaikkataajama. Rakentamisen vuoksi taajamakuva ja taajamarakenne ovat muuttuneet ja palveluvarustus parantunut. Klaukkalantie on taajaman pääväylä, jonka varteen useaan osaan jakautuva liikekeskus on levittäytynyt. Samalla se on vilkkaasti liikennöity läpikulkuväylä. Lahnuksentie (mt 1324) ja Kirkkotie (pt 11423) ovat yleisistä teistä tärkeimmät asuinalueiden pääväylät. Julkiset palvelut sijoittuvat pääosin Klaukkalantien länsipuolelle, Haikalan ja Harjulan-Syrjälän asuinalueilla on lisäksi oma ala-aste ja päiväkoti. Mäntysaloon rakennetaan parhaillaan yläastetta, jonka yhteyteen tulee myös päiväkoti.

Kaavatilanne: Koko kuntaan on laadittu yleiskaava 1989. Klaukkalan osayleiskaavaluonnos on ehdotusvaiheessa ja se on ollut nähtävillä v. 1990. Asema- ja rakennuskaavat ovat pääosin ajan tasalla. Kaavamuutoksia on tekeillä Gunnarintien, Viirintien ja Ylitilantien risteyskohtiin, muilta osin Klaukkalantien varressa kaava on tarkistettu tiesuunnitelman mukaiseksi. Pitkällä



aikavälillä päätieverkko tulee muuttumaan paljon. Osayleiskaavaehdotuksessa on varauduttu itäpuoleiseen ohikulkutiehen ja uuteen sisään tuloväylään, mutta niiden toteutuminen on todennäköisesti kaukana eivätkä ne sisälly tiepiiriin hankkeisiin. Lepsämäntien (pt 11345) ja Klaukkalantien välille on jo rakennettu kehämäinen yhteys, jonka jatko Kirkkotielle sisältyy Klaukkalantien parantamiseen ja tiesuunnitelmaan. Lisäksi kaavoissa on varauduttu Martinlaakson radan jatkamiseen Klaukkalan kautta pohjoiseen. Taajaman pääkasvu suunnat ovat pohjoinen ja myöhemmin yleiskaavassa esitetyn ohikulkutien varsi keskustan koillis- ja itäpuolella sekä lännessä Lepsämäntien varsi ja etelässä Lahnuksentien länsipuoli.

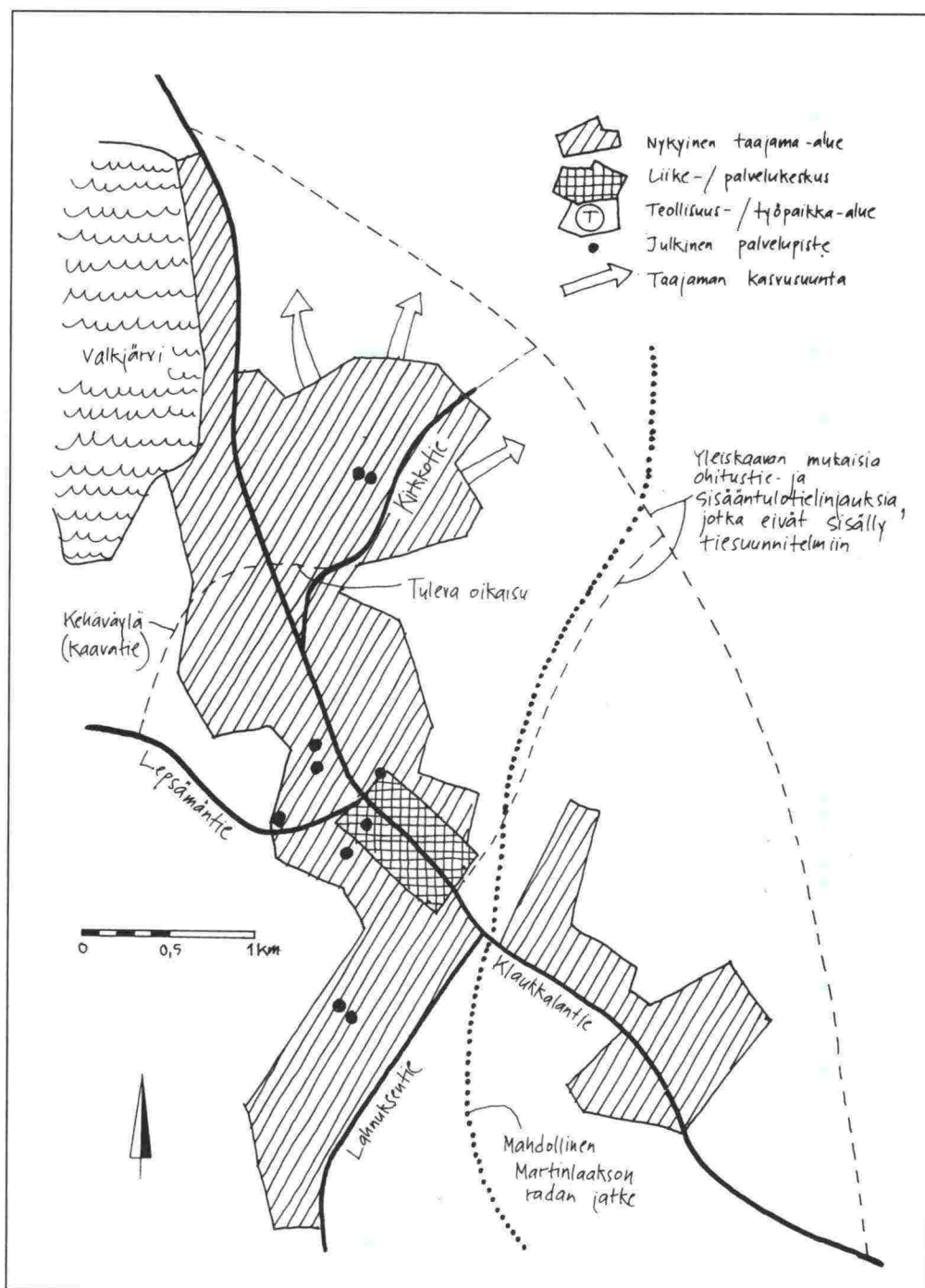
Nopea kasvu on aiheuttanut ongelmia sekä taajamarakenteeseen että ympäristöilmeeseen. Klaukkalantien rooli samalla keskusraittina ja läpiajoväylänä on hankala, koska tiealueen leveys on noin 40 metriä ja ilme maantienmäinen. Rakentaminen lähelle tietä ainakin harjanteiden kohdalla ja paikoin sisäkaarteissa tiivistäisi tienäkymiä. Toteutuessaan itäpuolella kulkeva ohikulkutie keventää oleellisesti Klaukkalantien kuormitusta ja mahdollistaa nykyistä tiiviimmän, keskustamaisen rakennustavan. Samalla liikenne Kirkkotielle lisääntyy ja tarve palvelujen lisärakentamiseen taajaman koillisosilla kasvaa. Kaavoissa on esitetty Kirkkotien linjaukseen muutoksia. Kirkkotien ja Klaukkalantien uusi liittymäjärjestely edellyttää suuria maaston muotoiluja herkässä laaksopainanteessa. Lahnuksentien aluerajaus on kaavoitettu siten, että kevyen liikenteen väylän rakentaminen edellyttää ajoradan siirtoa.

### **Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria**

Klaukkalan maisemalle on tyypillistä pienipiirteisyys ja vaihtelevuus, joka syntyy tasaisten savikoiden ja moreeni-kallioselänteiden vuorottelusta. Maiseman perusrunko rakentuu kalliomäistä, joiden väliin jää alavia laaksopainanteita. Taajaman alueella on lukuisia arvokkaita kallioalueita: Vaskonmäki, Veikonmäki, Palomäki-itä, Torninmäki, Syrjälänmäki, Vesitorninmäki, Mustamäki-Pietarinmäki, Ketunkallio, Ripatin kalliomaasto ja jyrkänteet sekä Pitkäkallio. Taajaman läpi virtaa Ylisjoki (toiselta nimeltä Luhtajoki). Voimakkaat ja avoimet laaksomuodot jäsentävät ja rajaavat taajamaa pohjoisesta ja kaakosta. Taajaman maisemakuvalle ovat tyypillisiä mäkien ja avoimien laaksojen selkeät reunavyöhykkeet.

Arvokkaiksi luontokohteiksi taajaman alueilla on nimetty mm. Syrjälän rauhoitettu tammi, Klaukkalan ala-asteen läheisyydessä oleva kalliokumpare, Vesitorninmäki, Vaskonmäki, Luhtajokivarsi taajaman pohjoisosassa, Isoniitu ja Klaukkalan Isosuo. Viimeksimainittu on myös seutukaavan suojelukohde.

Klaukkalassa on ollut asutusta jo esihistoriallisena aikana. 1500-luvulla Klaukkalassa oli 11 taloa, jotka muodostivat tiiviin ryhmäkylän. Taajamassa on kaksi seudullisesti merkittävää kulttuurihistoriallista kohdetta: Vaskonmäki ja Ala-Ollin rakennusryhmä. Paikallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia kohteita ovat mm.: Yli-Gunnarin tilan rakennusryhmä, Ali-Tilkan päärakennus ja Klaukkalan työväentalo.



Kuva 7.12 Maankäyttö.

### Taajamakuva ja tiemiljö

Klaukkalan taajamakuvalle tunnusomaista ovat kauniit reuna-alueet ja jäsen-  
tymätön keskusta-alue. Alunperin keskusta on rakentunut mäen päälle ja  
sitten rakentaminen on levinnyt alas savilaaksoon ja sen rinteille. Mai-  
semaan soveltuvalla rakentamisella Klaukkalasta olisi voinut kehittyä vaikut-  
tava mäkikylätyyppinen taajama. Kalliomäkien runsaus ja niiden rajaamien  
avoimien alueiden merkitys on keskeinen. Keskustan hajanainen rakennus-



kanta ja heikko tilanmuodostus on kaavallinen epäkohta. Keskusta on rakentunut pitkänä nauhana päätien molemmin puolin hyvin väljästi. Ongelmana on myös rakennusten korkeusasema tiehen nähden. Keskustajakson ongelmana on sekavuus ja kohokohtien puuttuminen. Kauttaaltaan tietilat ovat taajama-alueella liian leveitä. Reunajaksoilla maaston muodot rytmittävät tietä. Niiden tiemiljöön on vaihtelevasti hyvää ja vähemmän hyvää. Pientä viimeistelyä tarvitaan lähes kaikkien tiejaksojen osalla.

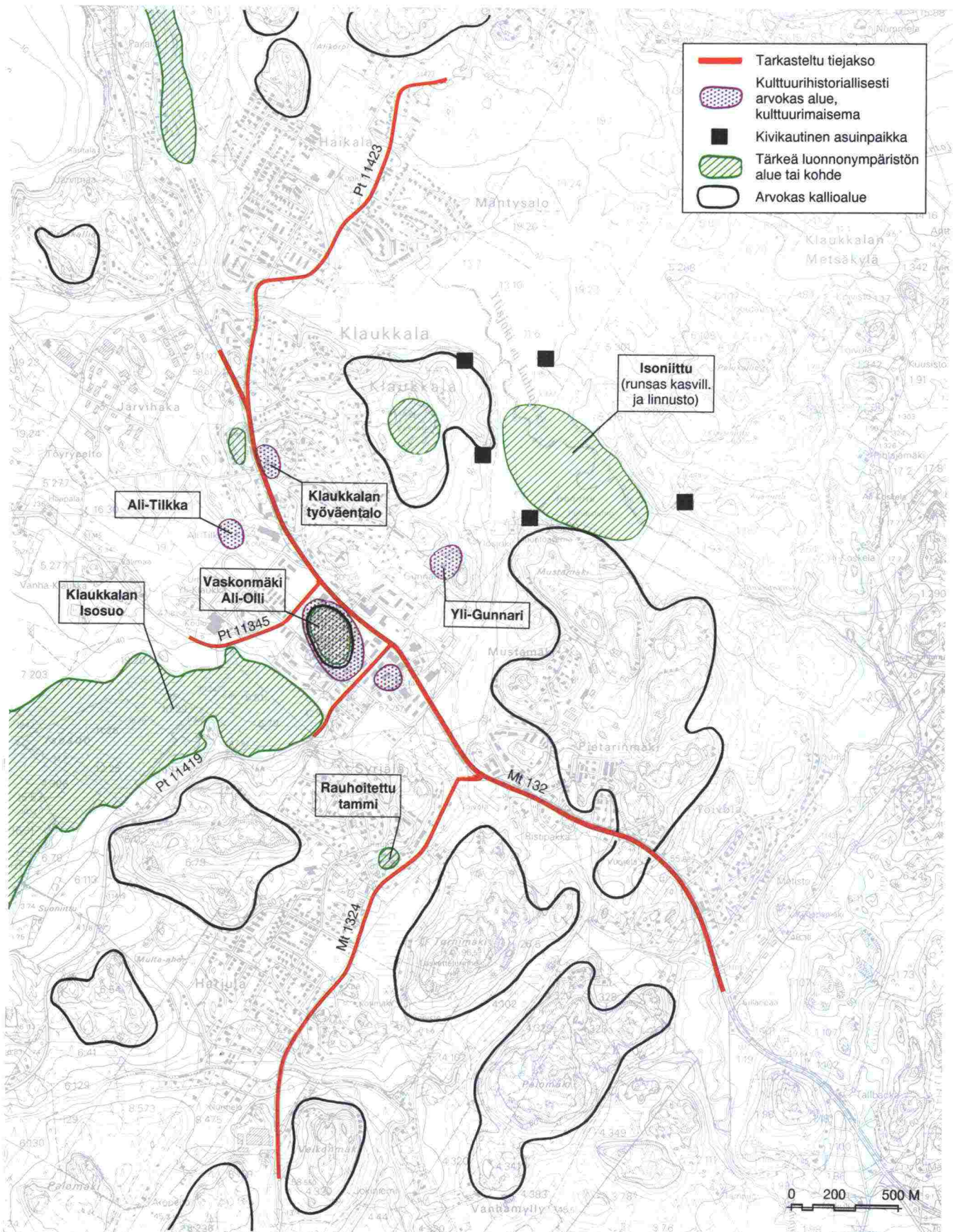


Kuva 7.13 Klaukkalan suurmaisemassa erottuvat lukuisat kallioalueet. Taajamarakenne on pitkä nauha.

Keskustan läpi kulkeva *Klaukkalantie* (mt 132) saneerataan perusteellisesti vuosien 1994-96 aikana. Saneeraussuunnitelman yhteydessä ei ole ollut mahdollista parantaa kaikkia taajamakuvaan liittyviä ongelmia. Tiemiljöön ja kaavoituksen avulla tapahtuvien taajamakuvaan parantamistoimenpiteiden vaikutukset näkyvät vähitellen. Ongelmiin on haettu ratkaisumalleja sekä kunnan että tielaitoksen taholta, mutta ongelmien monitahoisuuden vuoksi parannustoimet eivät vielä tässä vaiheessa ratkaise taajamakuvaan ja liikenneturvallisuuden kaikkia ongelmia.

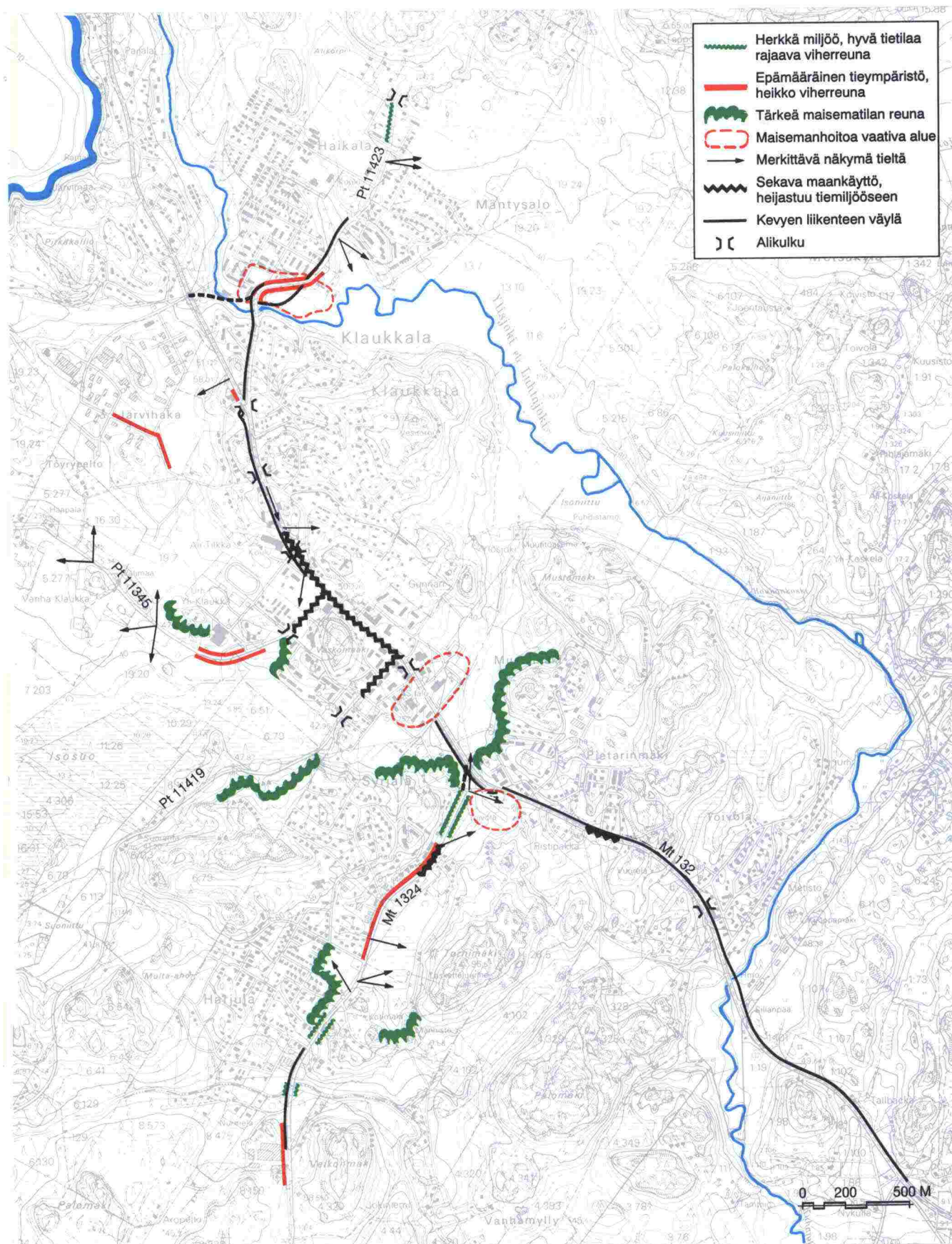
Rakenteellisia toimenpiteitä tulee tehdä myös *Lepsämäntiellä* (pt 11345) ja *Kuonomaentiellä* (pt 11419). *Lahnuksentien* (mt 1324) ja *Kirkkotien* (pt 11423) osalta tieympäristössä tehtävät muutokset ovat vähäisempiä. Viimeksimainitut tiejaksot sisältävät myös miljöön kannalta herkkiä kohtia, joita tulee säästää suurilta toimenpiteiltä.





Kuva 7.14 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö.





Kuva 7.15 Maisema-analyysi.





Kuva 7.16 Lepsämäntien (pt 11345) vielä keskeneräistä tiemiljöötä. Koulu tulisi rajata istutuksin ja välikaista nurmettaa.



Kuva 7.17 Sekä Lepsämäntien että Kuonomaentien (pt 11419) keskustaan sijoittuvat tiejaksot tulisi parantaa kaupunkimaisiksi puukujantein ja tiealuetta kaventamalla.



Kuva 7.18 Kirkkotien (pt 11423) vihreää tieympäristöä. Paikoin välikaistalle mahtuisi pienipuita.



Kuva 7.19 Klaukkalantien (mt 132) keskustajaksoa, jota parannetaan parhailaan.



Kuva 7.20 Lahnuksentie (mt 1324) kaipaa tonttienhoitoa ja tien lähiympäristön viimeistelyä.



**Liikenneturvallisuus**

Klaukkalan liikenneturvallisuustilanne on huono. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut 20 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista 12 oli kevytliikenteen onnettomuuksia.

*Taulukko 7/2 Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.*

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytl. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
132	2.99	7.0	Ohikaava/Siskaava/Pieni	91	100	7	3	Seututie	50, 60
1324	2.20	6.7	Ohikaava/Sisnauha	26	100	4	0	Yhdystie	50, 60
11345	0.79	6.2	Siskaava/Pieni	100	100	4	0	Yhdystie	50
11419	0.57	8.8	Siskaava	42	79	2	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	6.55	7.0		66	98	17	3		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
132	10519	11263	8.2	15	9	0	26.1	1.00	44
1324	2212	2534	5.0	2	1	0	22.5	0.18	5
11345	3400	4466	5.0	2	1	0	40.8	0.51	5
11419	469	596	11.0	1	1	0	205.0	0.35	3
Yht./keskim.	5996	6583	7.0	20	12	0	27.9	0.61	57
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

**Suunnittelutilanne**

Tiepiirin suunnitelmat:

- Nykyinen tieverkko/liikenneturvallisuuden ongelmakohteet ja niiden luokitus, 1994
- Keimola-Loppi maantien 132 parantaminen Klaukkalan kohdalla, Tie-suunnitelma, 1988
- Keimola-Loppi maantien 132 parantaminen Klaukkalan kohdalla, Raken-nussuunnitelma
- Mt 1324 Lahnus-Klaukkala, yleissuunnitelma 1993

Muut suunnitelmat:

- Nurmijärven yleiskaava, 1989
- Klaukkalan osayleiskaava 1:5000 selostuksineen, 1992
- Klaukkalan rakennus- ja asemakaavat
- Kaavamuutosluonnoksia
- Klaukkalan keskustan idea- ja ympäristösuunnitelma, 1989

### 7.2.2 Toimenpidesuosituksukset

Klaukkalan taajama on nopeasti kasvanut ja kehittynyt keskus, jonka kasvuvauhti tulee pysymään nopeana tulevaisuudessakin. Nopea rakentaminen on heijastunut niin taajamarakenteeseen kuin taajamakuvaankin. Keskustan läpi kulkeva runsas liikenne aiheuttaa ongelmia. Klaukkalan taajamajärjestelyt on aloitettu v. 1994 ja ne saataneen päätökseen v 1996 aikana.

Tulevaisuudessa kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteistyönä keskustaan tulisi muodostaa selkeä alue, joka suunniteltaisiin ja rakennettaisiin "pysyväksi" keskipisteeksi ja tunnusalueeksi taajamalle. Kyseinen alue on löydettävissä nykyisen pienen torialueen ja sen ympäröimien liikkeiden luota. Keskustarakennetta tulee tiivistää kaavassa osoitetulla lisärakentamisella. Tärkeää on aloittaa kohdista, jonne voitaisiin kehittää taajaman porttikohta tai toiminnallinen yhteys.

Klaukkalaan on suunniteltu ohikulkutietä taajaman pohjoispuolitse. Kyseinen yhteys keventäisi oleellisesti taajaman keskustaan syntyvää kuormitusta. Uusi yhteys aiheuttaisi myös maankäytöllisiä muutoksia ja painopisteen siirtymistä pohjoista kohti. Mikäli ohikulkutie toteutuu, mahdollistaa se keskustan tiejakson kehittämisen varsinaiseksi taajamatieksi nykyistä enemmän kevyen liikenteen ehdoilla, koska liikennemäärät vähenevät.

Taajamakuvaan parantavia pieniä toimenpiteitä voidaan tehdä muilla kuin saneerattavalla päätiellä. Toimenpiteet on esitetty kuvassa 7.21. Klaukkalalle tyypillistä on, että kokonaisuuden parantamiseksi jokaisella tiejaksolla on tehtävä lähiympäristön hoitoon tai viimeistelyyn tähtääviä toimenpiteitä. Tiemiljöössä on suhteellisesti melko vähän herkkiä ja perinteisinä säilyneitä kohtia ja jaksoja. Nämä tulisi ehdottomasti säilyttää. Erityisesti tämä tarkoittaa kevyen liikenteen väylien rakentamisen yhteydessä huomioitavia alueita.

#### Pienet parantamistoimenpiteet:

- kuvassa 7.21 ehdotetut liikennejärjestelyt

#### Ympäristöä/ tiemiljöötä parantavat toimenpiteet:

- miljöökohteet (kuva 7.21 ja selitykset s. 88)

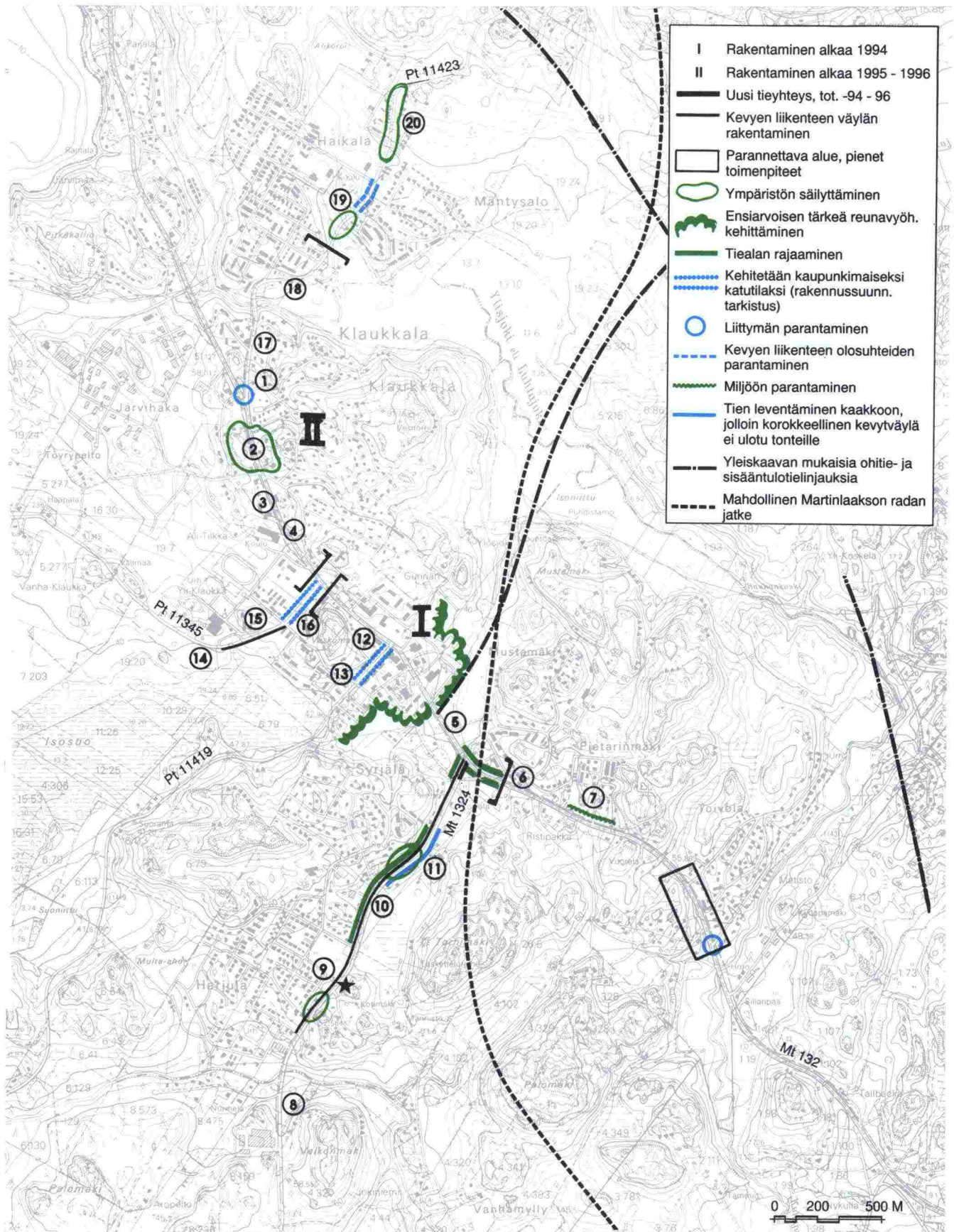
### Yhteenveto

Klaukkalan taajama on kasvava keskus. Liikenneturvallisuusongelmia on runsaan läpikulkuliikenteen takia huomattavasti. Klaukkalantie (mt 132) parannetaan kahdessa vaiheessa vuosien 1994-96 aikana. Liikenneturvallisuusongelmat eivät parantamisen ansiosta tule poistumaan runsaiden liikennemäärien takia ennen ohikulkutien valmistumista. Taajamakuvaan parantaminen tulee tehdä ensisijaisesti lisärakentamisella ja hyvällä maankäytön suunnittelulla. Tiemiljöön parantamista voidaan tehdä reuna-alueilla välittömästi. Klaukkalantien osalta tieympäristön kehittäminen taajamatieluonteiseksi voi tapahtua vain pitkällä aikavälillä, mahdollisen ohikulkutien valmistuttua. Siinä vaiheessa tiemiljöön kehittäminen tulee kytkeä nykyistä tiiviimmin maankäytön suunnitteluun.



Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 7.21) selitykset:

1. Jäsennettävä piha-alue. Alikulkualueen ehostaminen.
2. Pysäkkiympäristöjen viimeistely. Liittymien havainnoinnin parantaminen.
3. Tonttiliittymien esiinotto. Puuston hoito. Lähiympäristön viimeistely.
4. Pihojen siistiminen. Tonttireunojen istutus.
5. Maisemallisesti tärkeiden reunavyöhykkeiden kehittäminen.
6. Liittymien havainnointi. Tieluiskien viimeistely.
7. Lisäistutuksia Viertolantien liittymään ja välikaistalle.
8. Pysäkkiympäristöjen viimeistely. Välikaistalle pensasistutuksia. Avo-ojien täyttö.
9. Länsipuolen tonttireunan istutus. Pienipiirteisen taajamakuvan säilyttäminen.
10. Pysäkkiympäristöjen viimeistely. Pihojen jäsentäminen. Puurivi-istutus välikaistalle.
11. Puurivi-istutus. Piha-alueen viimeistely. Maisemanhoidon tehostaminen.
12. Lisäistutuksia. Katumaisen ilmeen kehittäminen.
13. Porttikohdan korostaminen (puurivi-istutus alkaa, pintamateriaalit).
14. Välikaistan viimeistely. Kaarteeseen puurivi peittämään hallinäkymää. Lisäistutuksia koulun puolelle, erityisesti luiskiin.
15. Kevyen liikenteen väylän jatkaminen tennishallilta Vaskomäentien liittymään asti. Välikaistalle puurivi.
16. Lisää suojateitä. Pysäkkiympäristöjen viimeistely. Lehmusrivin jatkaminen. Välikaistojen viimeistely. Liittymäalueiden kaventaminen.
17. Välikaistan nurmetus, puurivi-istutus (jää kevyen liikenteen väyläksi).
18. Maisemanhoitoa vaativa alue. Suunniteltava erikseen tien parantamisen yhteydessä.
19. Välikaistan istutus.
20. Pienipiirteisen ympäristön huomioiminen rakennettaessa kevyen liikenteen väylä.
21. Tienvarsikasvillisuuden ja ympäristön pienipiirteisyyden säilyttäminen.



Kuva 7.21 Toimenpide-ehdotukset.

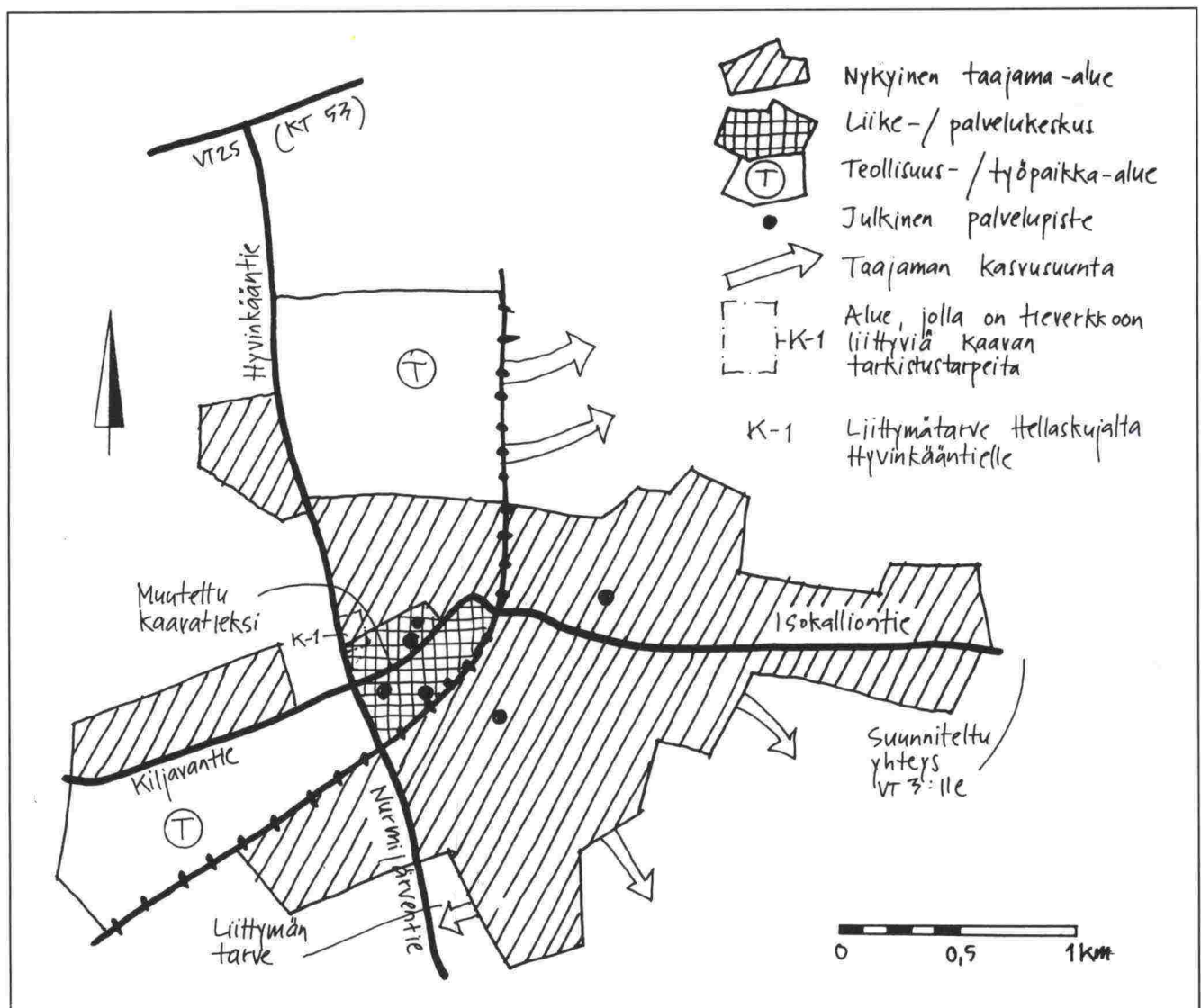


## 7.3 Rajamäki

### 7.3.1 Nykytilan analyysi

#### Maankäyttö

Rajamäki on rautatien varteen syntynyt ja vähitellen laajentunut teollisuustaajama, jonka asuinrakentaminen on pääosin omakotitalovaltaista. Alkon tehtaat sekä erilaiset tutkimus- ja kurssikeskukset ovat keskeisesti vaikuttaneet Rajamäen kehitykseen. Valtatie 25 (entinen kantatie 53) sivuaa taajaman pohjoisosia. Hyvinkääntie-Nurmijärventie (mt 1311, ent. mt 131) on taajamaa jakava läpiajoreitti. Kaupalliset ja julkiset palvelut keskittyvät sen itäpuolelle Kiljavantien (pt 11299), Keskusraitin ja Patruunantien varteen. Myös rautatie halkaisee ydinkeskustan. Rautatien itä- ja eteläpuolella on väljiä omakotitaloalueita, joiden vaihteittain laajentunut tieverkko on varsin jäsentymätön.



Kuva 7.22 Maankäyttö.

Kaavatilanne: Koko kuntaan on laadittu yleiskaava 1989. Rajamäen osayleiskaavaluonnos 1992 on käsittelyssä. Rakennuskaavoja on uusittu vaihteittain. Kaavoitus ei tuo oleellisia muutoksia taajamarakenteeseen tai pääliikenneverkkoon. Työpaikkarakentaminen laajenee pohjoiseen sekä radan tuntumassa länteen. Asuinalueiden täydennysrakentamista tapahtuu eri puolilla taajamaa. Kiljavantien itäpää Nurmijärventiestä alkaen on muutettu kaavatieksi. Yhteys vt 3:lta keskustaan hoidetaan taajaman sisäisenä väylänä Isokalliontien kautta.

Rakentaminen Kiljavantien varressa tulee edelleen lisäämään poikittaisliikennettä Nurmijärventien tien yli. Maisemarakenteesta irrallinen Nurmijärventien ja Kiljavantien risteys kaipaa itäpuolelleen täydentävää rakentamista. Rajamäen ideasuunnitelmassa lisärakentamista on osoitettu liikekeskuksen ja Hellas-pianon väliselle alueelle. Myös julkisten palvelujen alueelle uimahallin ja yläasteen ja tien väliin on mahdollista rakentaa lisää pitkällä aikavälillä. Rakennuskaavassa Hyvinkääntien-Nurmijärventien aluevaraus on paikoitellen ylimitoitettu, Kiljavantien puolestaan hankalan kapea. Kunnan toiveena on rakentaa uusi liittymä Länsikaarelta Nurmijärventielle helpottamaan asuinalueen sisäistä liikennettä.

### **Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria**

Rajamäen taajamaa ympäröivälle suurmaisemalle tyypillistä on sijainti Salpausselän kaakkoisreunalla (pohjavesialuetta) ja aluetta hallitseva hienosedimenttitasanko. Maisemarakenne muodostuu lounais-koillissuuntaisista harjuista, moreeniselänteistä, kalliomuodostumista ja järvistä. Maisema on melko pienipiirteistä. Taajaman etelä- ja itäpuolella erottuu voimakaspiirteinen selännejono, josta kohoavat taajaman korkeimmat mäet. Selänteiden väliin jää reheviä, pääosin viljelykäytössä olevia laaksoalueita. Taajama-alueella on kolme arvokasta kallioaluetta: Isokallio, Koivumäen-kallio ja Kellarbackan mäki. Yleiskaavan maisemanselvityksessä on arvokaina luonto- ja virkistyskohteina mainittu seuraavat kohteet: Isokallion lehtoalue-Vesitorninmäki, Pinninummi, Rajamäen Tykkitorninmäki, Korkea-kallio, Rajamäen lehtokorpi ja Kylänpää lehto.

Rajamäen alueelta ei ole löydetty esihistoriallisia kohteita. Taajama on syntynyt 1800-luvun loppupuolella Hanko-Hyvinkää-radon ja v. 1888 perustettujen Alkon Rajamäen tehtaiden myötä. Asutus keskittyi 1930-luvun lopulle asti tehtaan länsi- ja eteläpuolelle. Alueen vanhimmat työväen asuinrakennukset on rakennettu vuosisadan vaihteessa. Myöhemmin asutus laajeni radan itä- ja eteläpuolelle. 1930-luvulla tehdasta laajennettiin voimakkaasti. Tällöin rakennettiin funktionalistiset tuotantorakennukset, virkailijoiden ja työläisten asuintalot ja tehdasyhdyskunnan moderni kirkko. Viimeisin laaja uudistamisvaihe ajoittuu 1970-luvun alkupuoliskolle. Tehtaan ympäristö on valtakunnallisesti arvokas kulttuurimiljö. Taajaman pohjoispuolelle sijoittuu tehdasyhdyskunnalle nimensä antaneen Rajamäen talon v. 1820-luvulta peräisin oleva pitkä päärakennus.



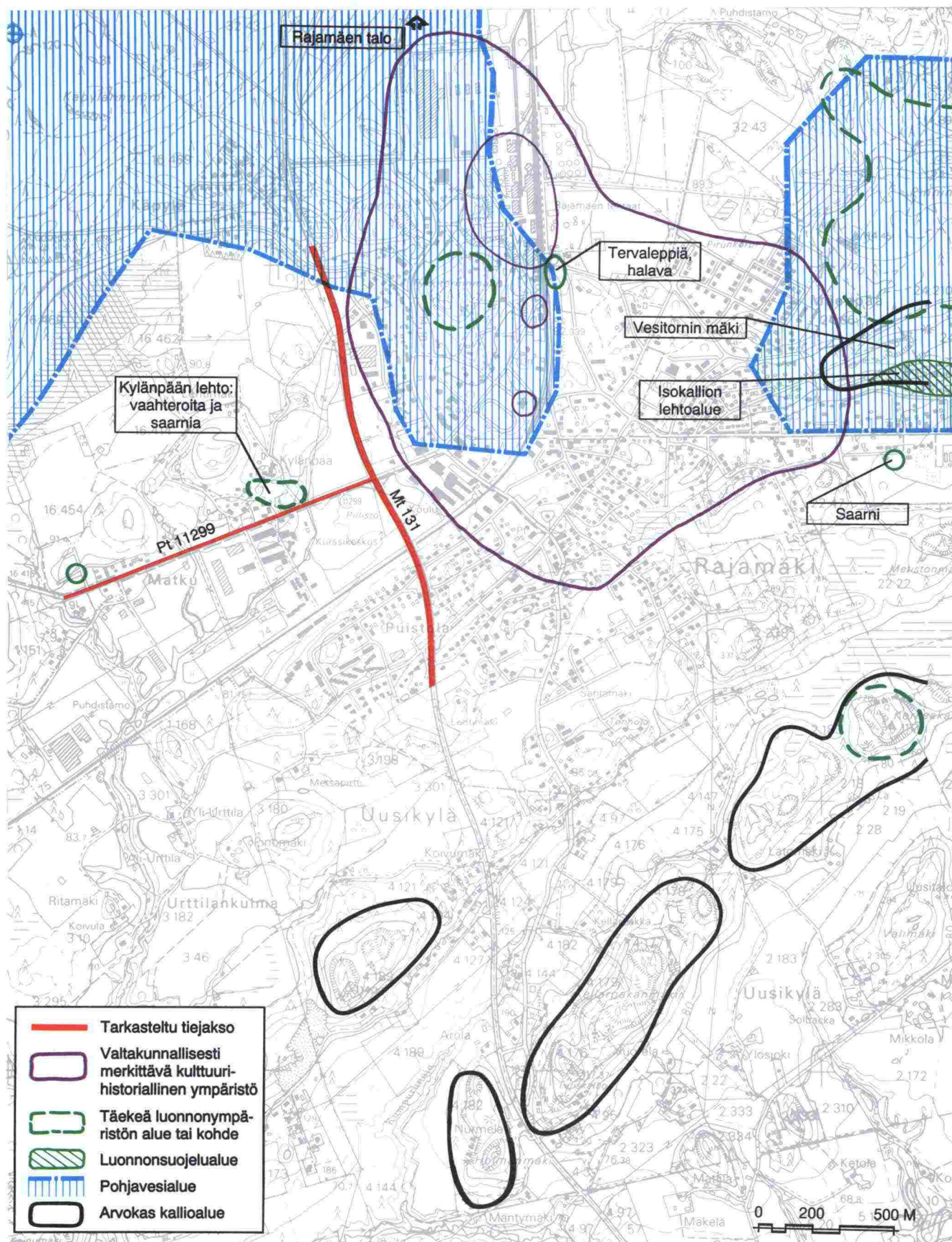


*Kuva 7.23 Rajamäki on vanha teollisuusyhdyskunta. Keskusta on rajautunut yleisten teiden itäpuolelle.*

### Taajamakuva ja tiemiljö

Rajamäen pääteiden taajamakuva on maaseutumaisen väljä ja vihreä. Tehdasmiljö antaa alueelle omaleimaisuutta ja puutarhakaupunkimaisen identiteetin. Taajamarakenne on rajautunut ja keskusta-alue selkeä. Taajamaku-  
vassa korostuvat harjualueet ja kulttuurimaisema. Uudisrakennuksista koulu, yläaste ja uimahalli erottuvat miellyttävän selkeinä ja puhtaspiirteisinä. Lounaisosan urheilukenttäalue, kurssikeskus ja Matkun teollisuusalue sijoittuvat näkyvälle paikalle jokilaaksoon. Kyseistä epämääräistä näkymää korostaa rautatie ja sen ylikulkusilta Nurmijärventiellä mt 1311 (mt 131). Kirkko näkyy maamerkkinä erityisesti lännestä tultaessa. Taajaman keskustan jyrkkä rajautuminen avoimeen peltoalueeseen on hyvä, mutta sitä tulisi vahvistaa lisärakentamisella keskustan puolella. Nykyinen rakennuskanta on epäyhtenäistä. Kylänpään avoimen peltoalueen säilyminen on taajamakuvan kannalta tärkeää. Liike- ja palvelukeskustan väljät asfalttipihat ja heikko tilanmuodostus ovat epäkohta, joita tulisi kaavoituksella parantaa.



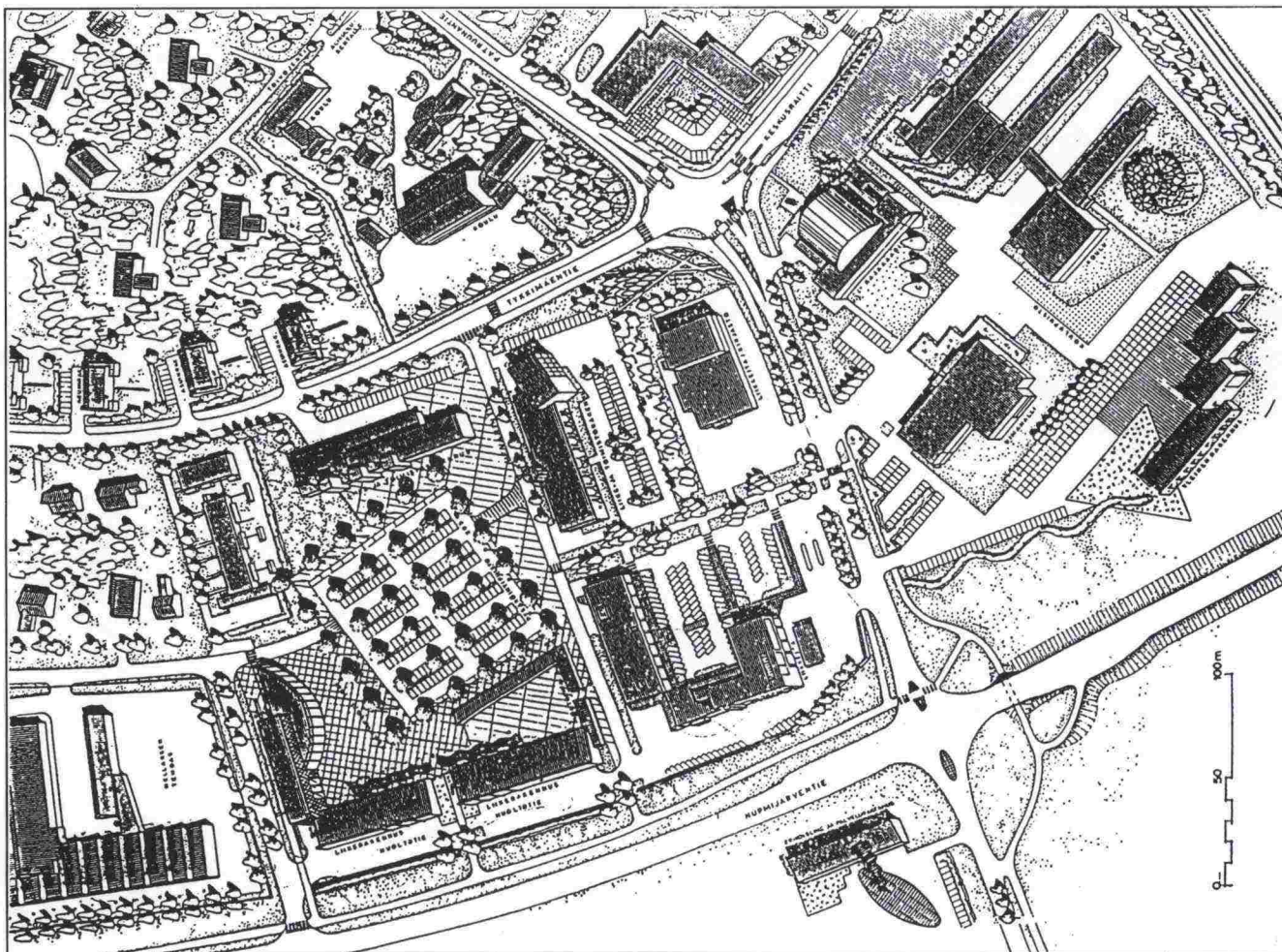


Kuva 7.24 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö.



Tiemiljöö on moitteetonta lukuunottamatta keskustarakenteesta irrallaan olevaa keskustajaksoa (*Nurmijärventiellä mt 1311 (mt 131)* sekä *Kiljavantiellä (pt 11299)* (kaavatieosuus). Maantie 1311 on hiljattain perusparannettu. Kiljavantien ja Nurmijärventien liittymä on epämääräinen ja kaipaa jäsentämistä. Sisääntuloa keskustaan tulisi korostaa. Leveät viherkaistat maantien varrella luovat miellyttävän avaraa tunnelmaa; erityisesti koska nurmipiennar on hyvin hoidettu ja rajautuu kookkaaseen mänty- ja sekapuustoon. Paikoin tarvitaan lisäistutuksia optista ohjausta parantamaan ja luomaan syvyyttä tien ilmeeseen. Sisääntulojaksot ovat vihreät. Tien geometria ja tasaus ovat sopusointuisia.

*Kiljavantie (pt 11299)* on tiemiljööltään pienipiirteinen ja tien poikkileikkaus kapea. Välikaista on paikoin hyvin kapea ja nurmetus heikko. Viherympäristössä tulisi tehdä viimeistelytoimenpiteitä. Kylänpään mäeltä avautuva näkymä keskustaa kohti on merkittävä. Tiemiljööä voisi kyseisessä kohdassa kehittää "monumentaaliseksi" ja keskustan liittymää porttikohdaksi.



Kuva 7.25 Ideakuva Nurmijärventien (mt 1311) ja Kiljavantien (pt 11299) kaavallisesta parantamisesta. Arkkitehtitoimisto J. Turtiainen





Kuva 7.26 Nurmijärventien mt 1311 (mt 131) linjaus on kaunis. Välikaistalle voisi istuttaa joitakin puu- tai pensasryhmiä.



Kuva 7.27 Nurmijärventien lähiympäristöä keskustajaksolla. Tien itäpuolelle on kehittämissuunnitelmassa osoitettu lisärakentamista. Välikaistalle voisi istuttaa puurivin.



Kuva 7.28 Näkymä rautatien ylikulkusillalta. Edessä oleva pääliittymä hahmottuu heikosti ja on liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen.



Kuva 7.29 Näkymä Kiljavantieltä (pt 11299) keskustaan. Liittymään sopisi kiertoliittymä. Välikaistaa voi täydentää esim. puurivillä.



Kuva 7.30 Kiljavantien (pt 11299) tiemiljöössä tulisi parantaa pysäkkiympäristöjä ja rumia välikaistoja.



**Liikenneturvallisuus**

Rajamäen liikenneturvallisuustilanne on huono. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut yhdeksän henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista viisi oli kevytliikenteen onnettomuuksia.

*Taulukko 7/3 Yhteenveto taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.*

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1311 (131)	1.88	7.0	Ohikaava	85	73	1	1	Yhdystie	60
11299	1.35	6.9	Siskaava	100	100	3	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	3.20	7.0		91	84	4	1		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytli. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1311 (131)	3871	4986	11.0	6	4	0	45.2	0.64	12
11299	2762	3757	6.0	3	1	0	44.1	0.44	5
Yht./keskim.	3407	4472	8.9	9	5	0	45.2	0.56	17
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet  Huom ! Seuraava tienumeromuutos tulee voimaan 1.1.1996 mt 131 → mt 1311					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

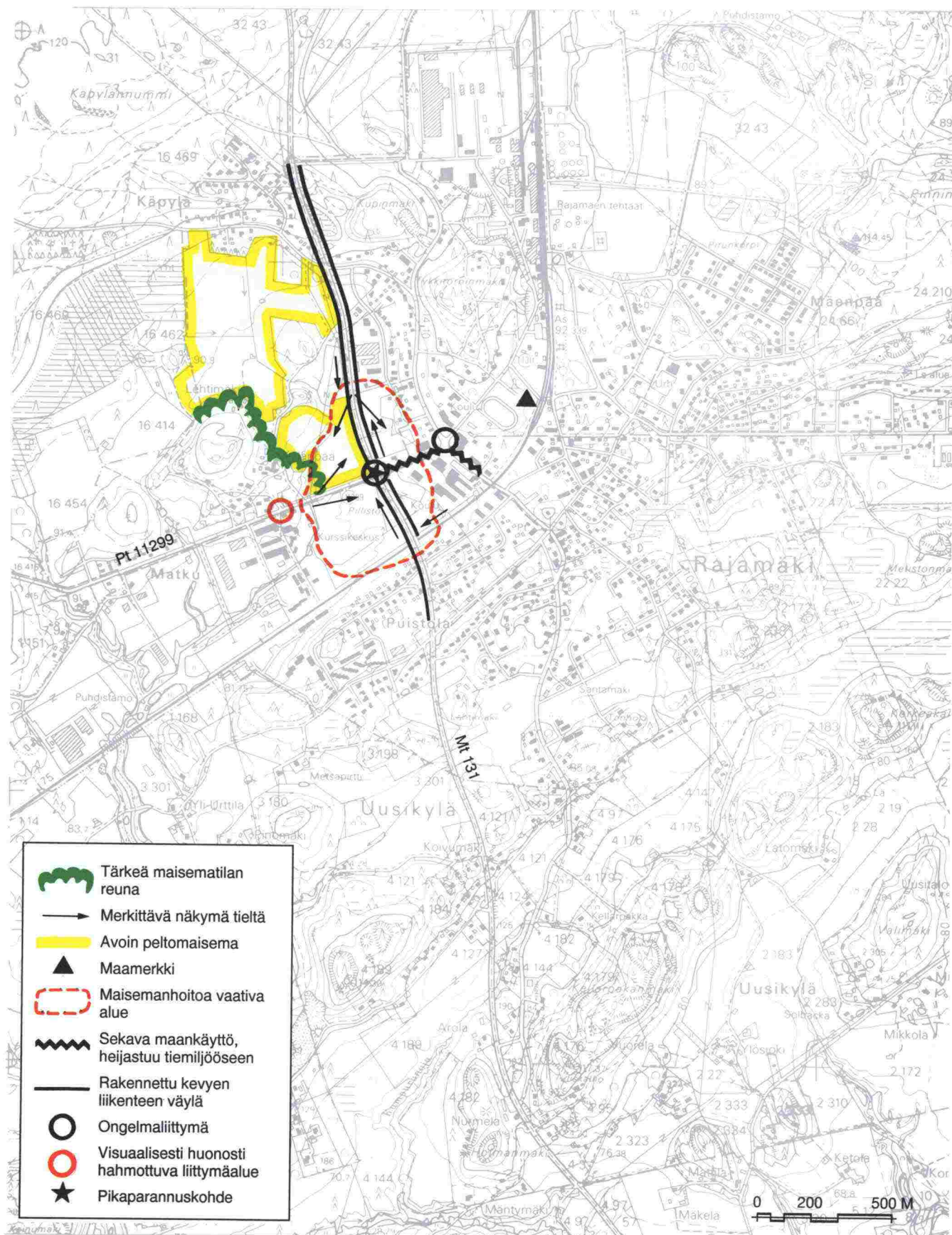
**Suunnittelutilanne**

Tiepiirin suunnitelmat:

- Nykyinen tieverkko/liikenneturvallisuuden ongelmakohteet ja niiden luokitus, 1994
- Nurmijärvi-Rajamäki maantien 131 parantaminen ja varustaminen jalan- kulkua- ja polkupyörätiellä Rajamäen taajamassa, Rakennussuunnitelma 1992 (mt:n 131 uusi nro 1311)

Muut suunnitelmat:

- Nurmijärven yleiskaava, 1989
- Rajamäen osayleiskaava 1:5000 selostuksineen
- Rajamäen rakennus- ja asemakaavat
- Rajamäen keskustan ideasuunnitelma, 1990



Kuva 7.31 Maisema-analyysi.



### 7.3.2 Toimenpidesuosituksukset

Rajamäen taajaman kasvuvauhti on hallittu. Liikenteelliset ongelmat liittyvät parannettuun keskustan liittymään, joka on heikosti hahmottuva. Alueen omaleimaisuus muodostuu tehtaan ympäristöstä ja selkeästä maisemarakenteesta. Keskusta-alueen rajaa tulisi selkiyttää uudisrakentamisella maantien 1311 suuntaisesti ja liike- sekä palvelukeskusta yhdistää ja kehittää puistomaiseksi korttelialueeksi. Pääliittymän lähiympäristöä tulee korostaa, jolloin se muodostaa porttikohdan alueelle. Kiertoliittymä sopisi alueelle hyvin. Liittymän parantaminen on tehtävä kiireellisesti liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Tiealuetta koskevia taajamakuva parantavia pieniä toimenpiteitä voidaan tehdä vaiheittain. Keskusta-alueen kehittämiseksi on laadittu suunnitelma, jossa taajamakuva ja -rakennetta voidaan tiivistää lisärakentamalla. Kiertoliittymän suunnitteluun tulisi kuitenkin yhdistää tiemiljöö ja uuden korttelialueen käsittely maisemarakennetekonaisuutena. Tähän sisältyisi myös Keskusraitin tiemiljöö suunnittelu.

#### Ympäristöä/ tiemiljööä parantavat toimenpiteet:

- miljöökohteet (kuva 7.32 ja selitykset s. 98, pikaparannuskohteita)

#### Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

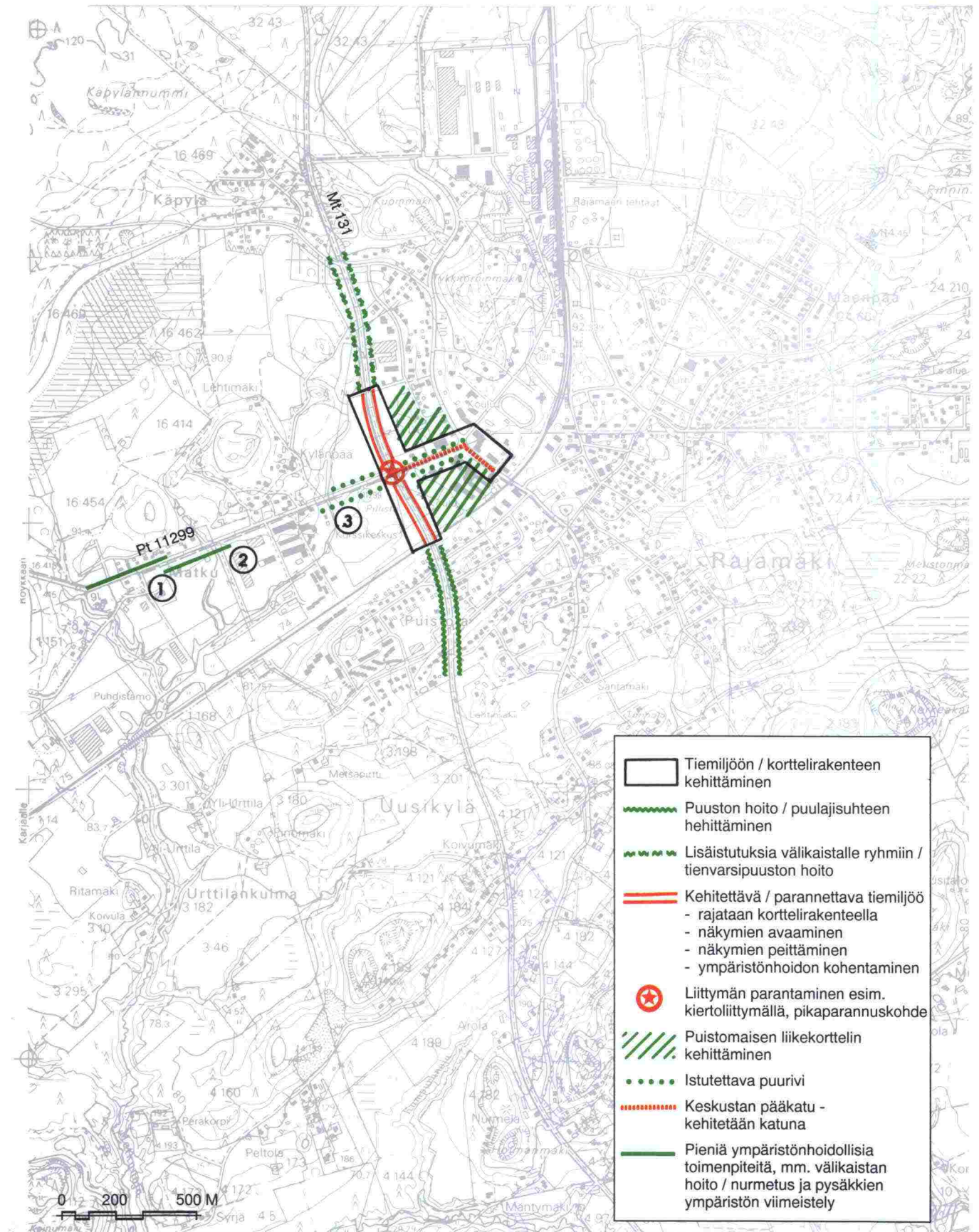
- keskustan tiejaksojen (mt 1311 ja Keskusraitti) tieympäristöjen ja korttelirakenteen kehittämissuunnitelma\*
- mt:n 1311/ pt:n 11299/ Keskusraitin liittymän parantaminen esim. kiertoliittymällä\*

Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 7.32) selitykset, joista kiireelliset on merkitty symbolilla (tähti):

- 1\* Väliluiskien viimeistely. Pysäkkiympäristöjen viimeistely. Kylänpääkaaren kohdalla välikaistalle istutuksia sekä välikaistan leventäminen.
- 2\* Teollisuusalueen reunojen istuttaminen. Välikaistalle kasviryhmiä. Pysäkkiympäristöjen viimeistely. Kevyen liikenteen väylän erottaminen ajoradasta betonikivellä.
- 3\* Kujanneistutus maantien 1311 liittymästä mäen päälle. Peltoalueen säilyttäminen.

### Yhteenveto

Rajamäen taajama kasvaa hallitusti. Liikenneverkkoon vaikuttavia maankäytöllisiä suunnitelmia ei ole tiedossa. Taajaman liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät sisäänatuloliittymään. Liittymä ja sen ympäristö tulisi parantaa kokonaisuutena siten, että lopputulos sopii suunniteltuihin maankäyttöratkaisuihin ja maisemakuvaan. Sitä varten tulisi laatia ideasuunnitelma, johon kaavatienä toimivan Keskusraitin parantaminen voitaisiin kytkeä. Tiemiljöössä tehtäviä pieniä toimenpiteitä ovat mm. pysäkkiympäristöjen viimeistelyt ja välikaistoille tehtävät lisäistutukset.



Kuva 7.32 Toimenpide-ehdotukset.



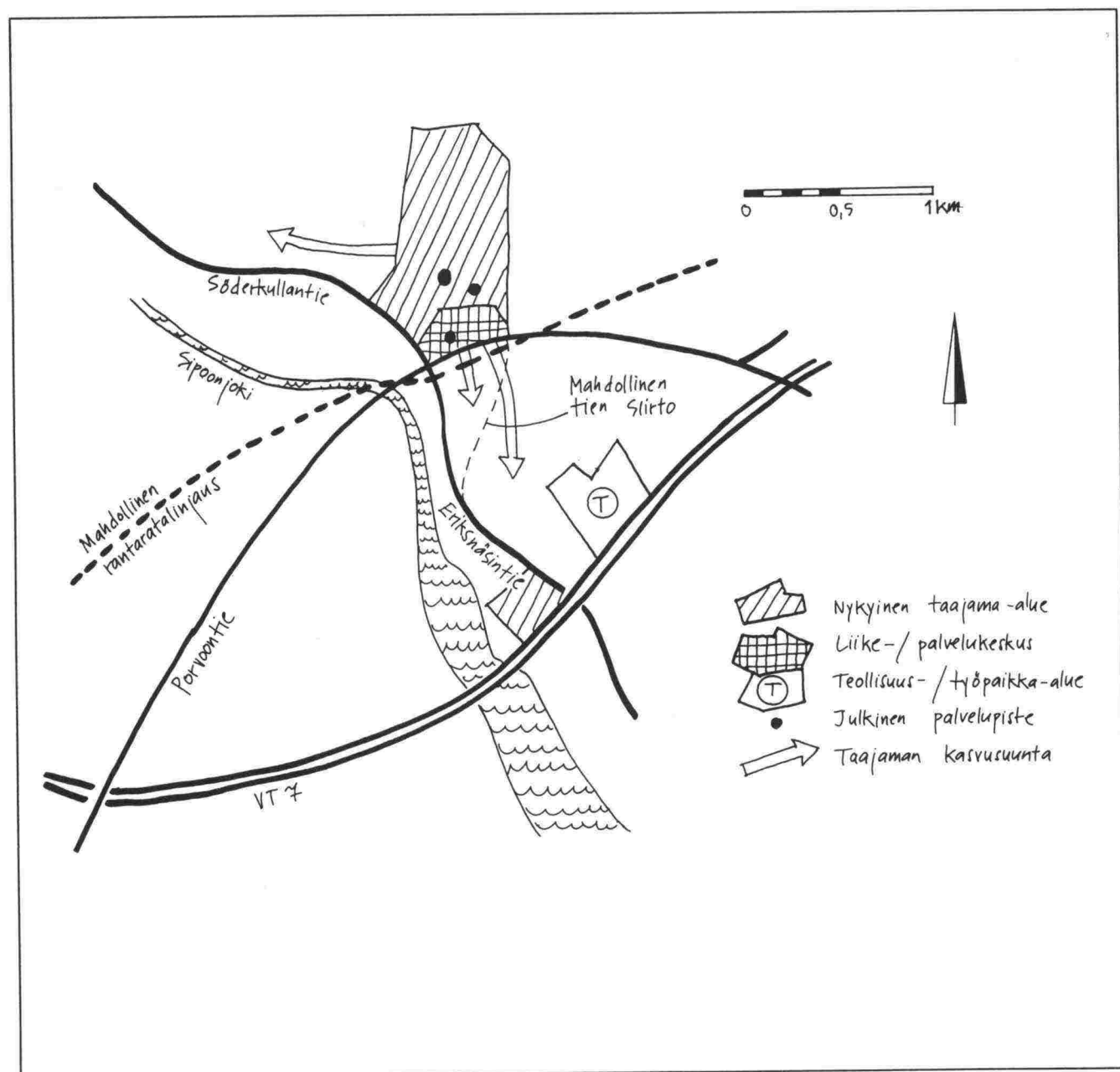
## 8 SIPOO

### 8.1 Söderkulla

#### 8.1.1 Nykytilan analyysi

##### Maankäyttö

Söderkulla on ympäröivästä maaseudusta voimakkaasti poikkeava, alaltaan pieni, mutta tehokkaasti rakennettu asuma-alue. Vanhan Porvoontien (mt 170) varrella oleva liikekeskus on kaupunkimainen. Sen pohjoispuolella on pientaloalue. Moottoritien (Vt 7) pohjoispuolella on erillinen teollisuusalue.



Kuva 8.1 Maankäyttö.



*Kuva 8.2 Söderkullan keskusta sijaitsee metsään rajautuneena.*

Palvelut keskittyvät ydinkeskustaan. Päätieverkon muodostavat Porvoontie (mt 170) ja Porvoon moottoritie (vt 7) sekä Sipoonjoen suuntaiset Söderkullantie (pt 11689) ja Eriksnäsintie (pt 11687).

Kaavatilanne: Ydinosalla on voimassa rakennuskaava. Koko aluetta varten on laadittu rakennemallivaihtoehtoja 1992 ja lukuisia rakennuskaavaluonnoksia. Tavoitteena on muodostaa Söderkullaan voimakas, rantarataan tukeutuva kasvukeskus. Jos suunnitelmat toteutuvat tulee taajamarakenne ja liikenneverkko muuttumaan täysin: Liikekeskus laajenee Porvoontien eteläpuolelle, uusia rakennusalueita ovat Porvoontien eteläpuoli ja Söderkullantien varsi, mutta myös Sipoonjoen länsipuoli. Eriksnäsintie on tarkoitus oikaista Amiraalintien risteykseen ja joen yli rakentaa uusi yhteys nykyisen sillan pohjoispuolelle.

Suunnitelmien keskeneräisyyden vuoksi tulevan maankäytön vaikutuksia liikenneverkkoon on vaikea ennakoida. Kaupallisen keskuksen laajeneminen Porvoontien yli tulee aiheuttamaan liikenne- ja miljööongelmia. Tien luonne tulisi pyrkiä muuttamaan taajaman sisäiseksi väyläksi, mutta tälle pohjoispuolen toteutus ei anna hyviä lähtökohtia.

### **Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria**

Söderkulla sijaitsee Sipoonjoen ja neljän suuren erämaajärven välissä (Molnträsk, Grundträsk, Mjödträsk ja Tasträsk). Järvien välissä on Moln-



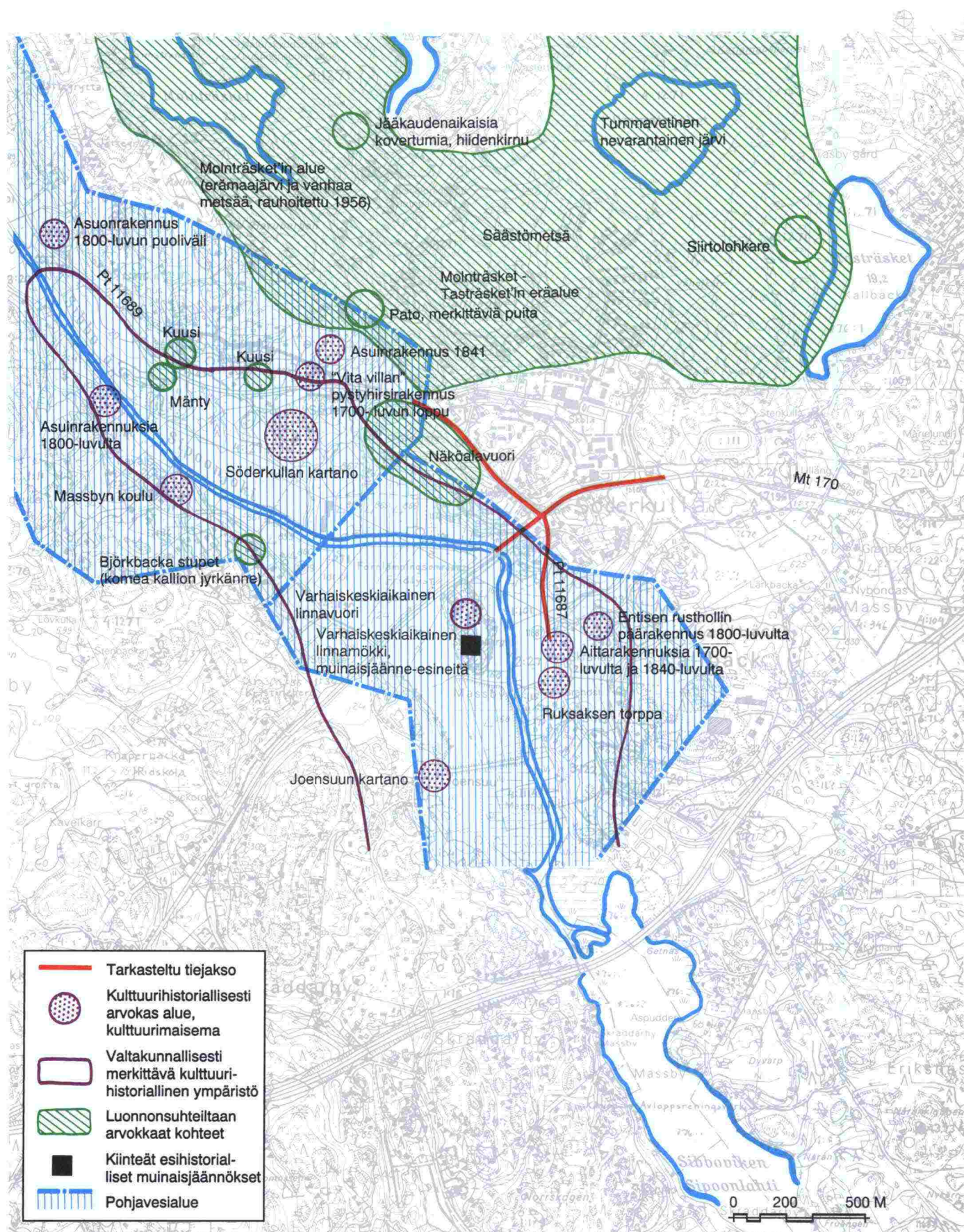
träskin-Tasträskin erämaa-alue ja Söderkullan säästömetsä, paikoin myös jääkaudenaikaisia kaivertumia, hiidenkirnuja ja siirtolohkareita. Erämaa-alueet ovat merkittäviä luonnonsuojelukohteita.

Söderkulla on osa valtakunnallisesti merkittävää Sipoonlahden kulttuurimaisemaa, joka on asutushistorialtaan vanhaa aluetta. Alueella sijaitsee varhaiskeskiaikaisen linnavuoren, Sibbesborgin jäännökset. Varustuksen rakentamisen arvellaan olevan yhteydessä tanskalaisten retkiin Suomenlahdelle. Söderkullan kulttuurimaisemaan kuuluu kaksi kartanoa ja niiden väliin sijoittuvat rakennukset. Söderkullan kartano on v. 1557 perustetusta kuninkaan kartanosta muodostettu rälssisäteri. Kartanon yhteydessä on toiminut tiilitehdas, maamieskoulu, metsänvartijakoulu ja kylpylähotelli.



Kuva 8.3 Osa läntisen keskustan kaavaluonnosta.





Kuva 8.4 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö.



Nykyään kunta kehittää aluetta virkistyskeskuksena. Kartanon päärakennuksen suunnitteli Karl Lindahl v. 1907. Toinen kartanoista, Joensuu, on kustavilaistyylinen 1700-luvun keskivaiheilla rakennettu kartano, jonka yhteydessä toimi tiilitehdas kuten Söderkullassakin.

Kartanoiden lähiympäristöistä löytyy useita kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia, kuten Eutas, entisen rusthollin uusrenessanssityylinen päärakennus.

### Taajamakuva

Söderkullan taajamakuva leimaa keskusta-alueella metsäisyys ja suurimitakaavainen rakennuskanta. Taajaman reuna-alueilla kulttuurimaisema, pienipiirteiset rakennuspaikat ja voimakkaat maastonmuodot ovat hallitsevia. Sipoonjoen ympäristö on tärkeä maisemakuvallinen elementti, mutta se on huonosti hoidettua ja herkän jokimiljöön ilme muuttunut kevyen liikenteen sillan rakentamisen yhteydessä. Miljöön hoidon tasossa on kohentamistarvetta koko taajaman alueella. Sujuva tiestö ja siihen rajautuva vähäinen rakennuskanta muodostaa maantiemäisen ilmeen, jota on vaikea mieltää taajamaksi. Keskusta-alueella pysäköintialueen rajautuminen suoraan tiehen ja puuttuvat poikittaisakselit ovat epäkohtia, joita tulisi tulevaisuudessa parantaa. Keskusta-alue on tällä hetkellä liian vaatimaton muodostaakseen vahvan toiminnallisen keskipisteen taajamalle. Alueen vahva historiallinen perinne ja kaunis kulttuurimaisema eivät korostu riittävästi, vaan taajama jää vaille identiteettiä.

### Tiemiljö

Söderkullan tiemiljöötä leimaa sujuvuus ja tietty yksitoikkoisuus. Sisääntulo lännestä tapahtuu pääteiden risteyksen kautta, joka on toiminnallinen porttikohta taajamaan. Visuaalisesti liittymäalue on epämääräinen ja turvattoman tuntuinen. *Porvoontie (maantie 170)* on kokonaisuutena hyvin sujuva tie, joka kulkee pitkinä suorina osuuksina peltojaksojen ja metsäjaksojen halki. Tien pohjoispuolella kulkee kevyen liikenteen väylä tien suuntaisena. Välikaistalle on istutettu koivuryhmiä ja -rivejä itäosassa. Länsipäässä välikaistalla kasvaa kookkaita koivurivistöjä sekä niiden alla pensasmaista aluskasvillisuutta, mikä tekee välikaistasta hoitamattoman näköisen.

Kaunein taajaman teistä on *Eriksnäsintie (paikallistie 11687)*. Kyseinen tie on säilynyt raittimaisena asuntokatuna. Tiehen rajautuva tonttikasvillisuus ja rakennuskanta muodostavat luontaisia porttikohtia ja näkemien pääteaiheita. Tiellä on hyvä rytmi ja se sovituu kauniisti ympäröivään maastoon. Tien varrella ei ole kevyen liikenteen väylää. *Söderkullantie (paikallistie 11689)* kaipaa voimakkaampaa parantamista keskustan sisääntulojaksolla Torpantien liittymästä maantielle 170. Tiejaksolla olevat syvät avo-ojat ja heikko viherilme kaipaavat niinikään toimenpiteitä. Söderkullan kartanon kohta saisi korostua nykyistä enemmän.





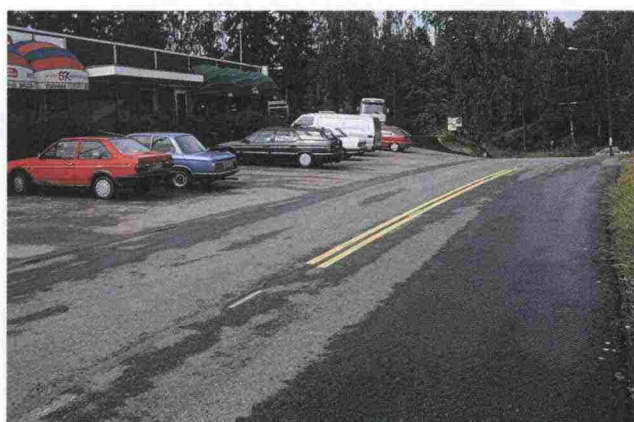
Kuva 8.5 Porvoontien (mt 170) lähestymisjaksoa idästä päin. Välikaistalle voisi istuttaa puu- ja pensasryhmiä.



Kuva 8.6 Porvoontien, Eriksnäsintien (pt 11687) ja Söderkullantien (pt 11689) liittymä on epämääräinen ja liikenneturvallisuudeltaan heikko. Sitä on ehdotettu parannettavaksi pikaisesti pienin toimenpitein.



Kuva 8.7 Sipoonjoen sillan lähimiljöö viimeistely parantaisi taajamakuva.

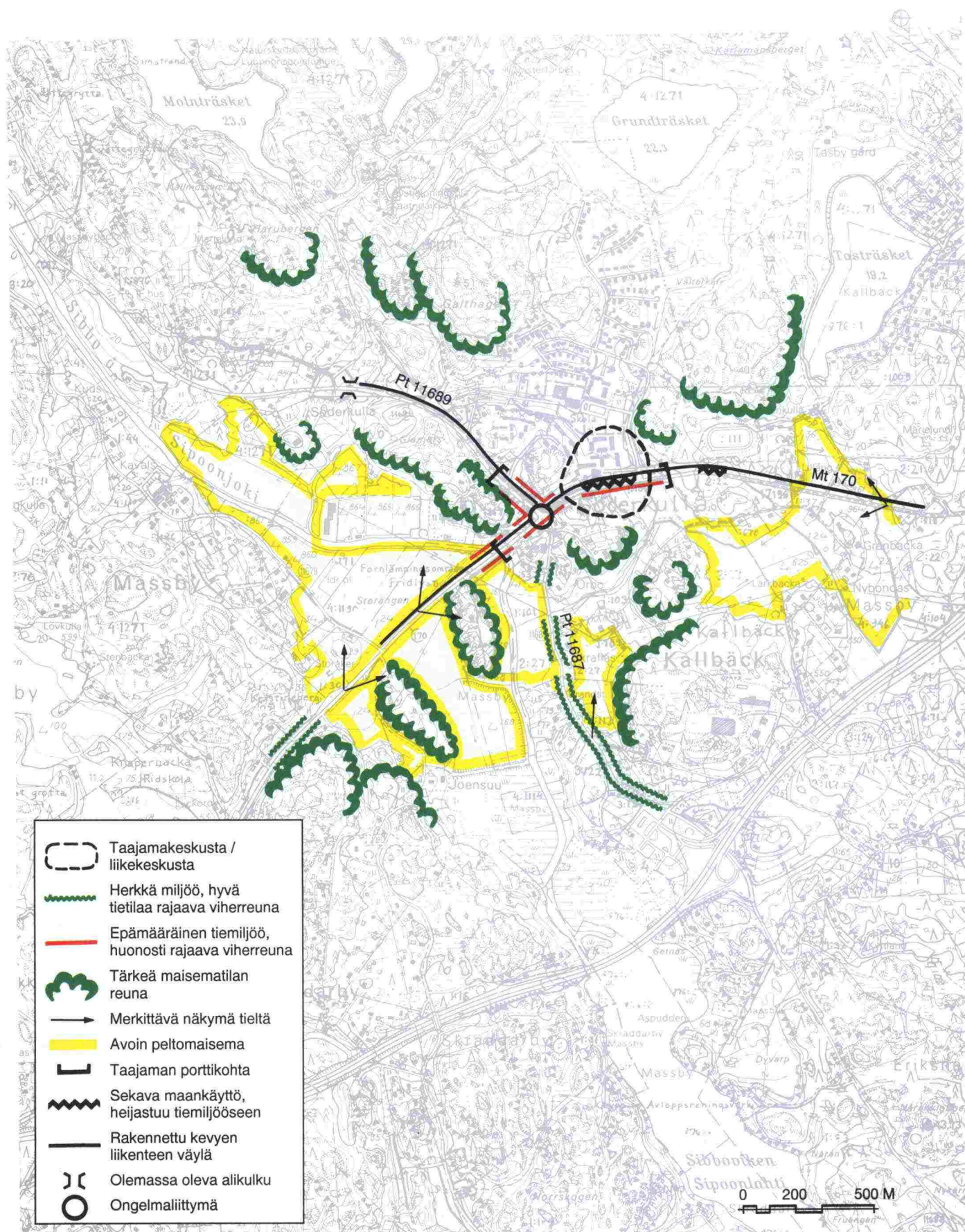


Kuva 8.8 Eriksnäsintien (pt 11687) alkujaksoa Porvoontieltä. Pihojen jäsentämistä voitaisiin tehdä hienovaraisesti esim. kiveyksillä.



Kuva 8.9 Eriksnäsintie on säilynyt pienipiirteisenä. Tien varteen kaavailtu kevyen liikenteen väylä ja tien oikaisu keskustan päässä tulee tehdä maiseman ehdoilla.





**Kuva 8.10 Maisema-analyysi.**



## Liikenneturvallisuus

Söderkullan liikenneturvallisuustilanne on huono. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut kuusi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kolme oli kevytliikenteen onnettomuuksia. Onnettomuuksista neljä on tapahtunut maantiellä 170.

Taulukko 8/1 Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
170	0.63	7.0	Pieni	100	100	3	0	Seututie	ei taajama 60
11687	0.50	6.0	Pieni	0	100	1	0	Yhdystie	ei taajama 60
11689	0.58	6.5	Pieni	100	100	1	0	Yhdystie	ei taajama 50
Yht./keskim.	1.71	6.5		71	100	5	0		
Liikenne									
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
170	4245	5338	10.0	4	2	0	82.0	1.27	6
11687	901	1020	2.0	1	1	0	121.6	0.40	2
11689	1746	1912	7.0	1	0	0	54.1	0.34	3
Yht./keskim.	2420	2913	6.6	6	3	0	79.4	0.70	11
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Sipoon tieverkko- ja liikenneturvallisuussuunnitelma, 1985
- Helsingin-Koskenkylän-Loviisan maantien 170 parantaminen varustamalla tie kevyen liikenteen väylällä välillä Västerskog-Söderkulla, Tiesuunnitelma 1992
- Eriksnäsin paikallistien 11687 rakentaminen välillä mt 170 - Vt 7, Tiesuunnitelma 1984
- Etelä-Sipoon ja Kulloon alueen tieverkkosuunnitelma, 1994

Muut suunnitelmat:

- Söderkullan kaavat 1:4000
- Söderkullan kaava 1:2000
- Rakennuskaavaluonnoksia
- Rakennemallivaihtoehtoja, 1992
- Kylien Kallbäck, Massby ja Skräddarby kaavoituksen pohjakartta 1:4000
- Sipoon kunnan Ympäristöosaston selvitys: Tiemiljö taajamissa Söderkulla, 20.5.1994



- Sipoon kunta, Kulttuurihistoriantoimikunta, Eila Perkkiö: Rakennuskulttuuri, Inventointi 1982

### 8.1.2 Toimenpidesuosituksukset

Söderkullan taajaman kehitys riippuu paljolti kunnan ulkopuolisista kehittämistoimenpiteistä (rata- ja tieverkkosuunnitelmat). Taajaman kasvu ja myös tehdyt kaavaluonnokset on tehty näiden pohjalta. Taajaman kasvuvauhti on kuitenkin melko ripeää, vaikka kyseiset verkkosuunnitelmat toteutuisivatkin pitkällä aikavälillä. Kaavoituksen suuntaviivat on siis oltava olemassa myös vaihtoehdolle, jossa esim. rataratkaisu ei toteutuisikaan.

Söderkullan tiestöä on hiljattain parannettu. Liikenneturvallisuusongelmia aiheuttaa pääliittymä (mt 170/pt 11687/pt 11689). Kyseistä liittymää tulisi parantaa pienin toimenpitein ja luoda siitä turvallisempi. Taajaman kevyen liikenteen yhteydet ovat kunnossa lukuunottamatta Eriksnäsin paikallistietä (11687), jota on suunniteltu oikaistavaksi paloasemalta maantielle 170 ja valtatielle 7. Tien linjaus tulee tehdä maiseman ehdoilla. Tiesuunnitelma on suhteellisen vanha (1984) ja se on hyvä tarkistaa ajan tasalle rakennussuunnitelmavaiheessa. Kun uusi tie on rakennettu, vanha tie toimii kevyen liikenteen yhteytenä.

Taajamaan on laadittu (1994) maisemaselvitys yleiskaavan pohjaksi. Kyseinen maisemaselvitys tulee olla pohjana koko alueen kehittämiseksi ja myös tiealueella tehtäville toimenpiteille, jotka tulee aluksi keskittää maantielle 170 ja siellä lähinnä puuston, reunavyöhykkeiden ja välikaistojen hoitamiseen. Kaavan vahvistuttua on mahdollista laatia myös tiemiljööön kehittämissuunnitelma. Keskustan suunnittelussa on muistettava korostaa poikittaisyhteyksiä ja sujuvan tielinjan katkaisemista. Radan tunneliratkaisu mahdollistaisi taajaman kehittymisen ilman voimakasta estevaikutusta, mitä tulisi harkita myös kaavassa.

#### Pienet parantamiskohteet:

- mt:n 170/pt:n 11687 ja 11689 liittymän parantaminen\*

#### Ympäristöä/tiemiljööä parantavat kohteet:

- miljöökohteet (kuva 8.11 ja allaoleva luettelo/selitykset, osa pikaparanuskohteita)

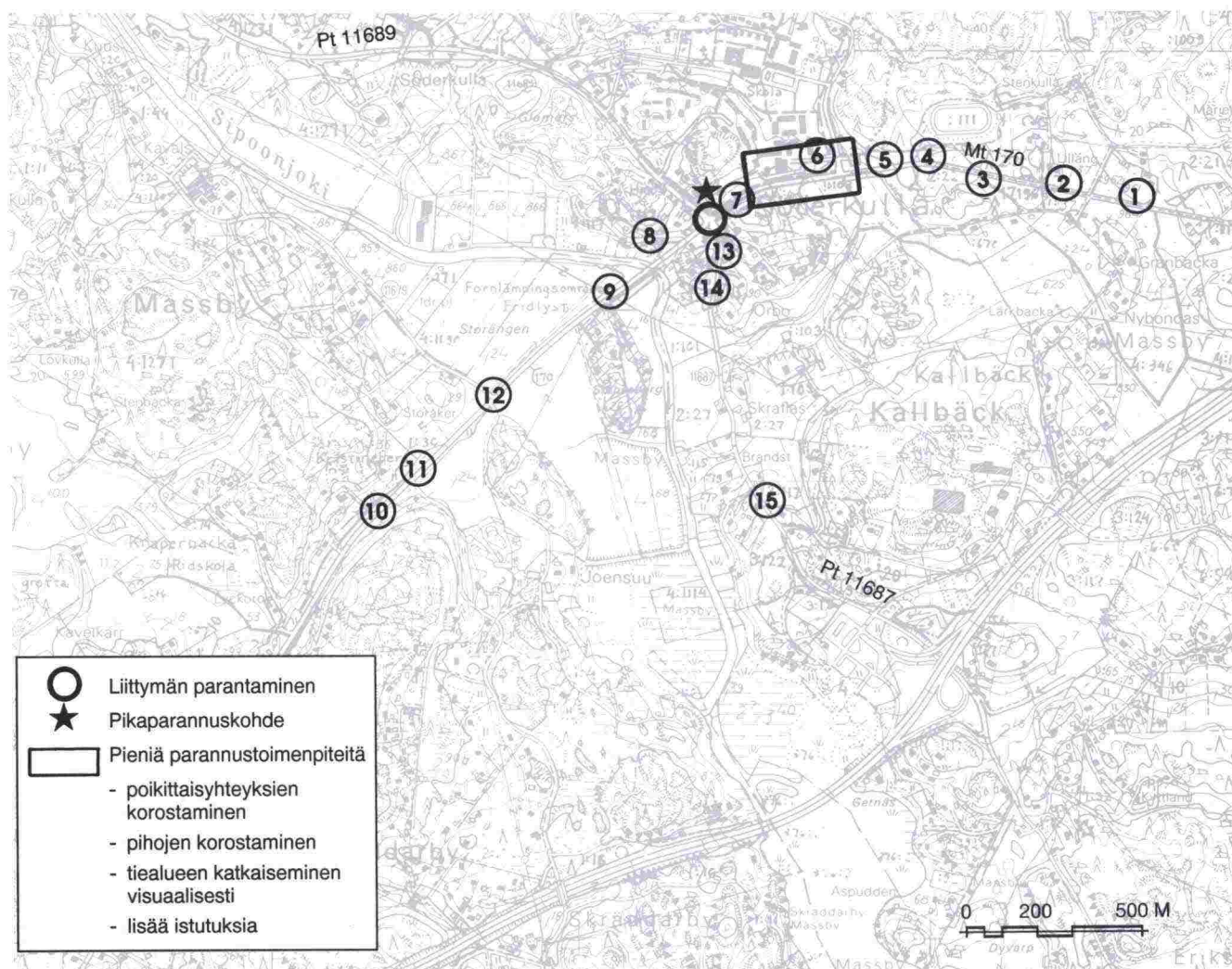
#### Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- keskustajaksolla (mt 170) tehtävät pienet parantamistoimenpiteet
- tiemiljööön kehittämissuunnitelman laatiminen taajama-alueelle (kaavaratkaisujen valmistuttua)

Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 8.11) selitykset, joista kiireelliset on merkitty symbolilla (tähti)

- 1\* Välikaistalle puita.
- 2\* Tien reunaluiskien viimeistely.
- 3\* Koivuryhmien esiinotto harventamalla.
- 4\* Kaukolämpökeskus tulisi peittää istutuksin.
- 5\* Puurivi välikaistalle, luiskien maisemointi.

- 6 Koivurivi-istutuksia rajaamaan P-aluetta, keskustajaksolle kevyt sanee-  
raus (sivuojat pois, poikittaisyhteyden parantaminen, suojatiesaarek-  
keet).
- 7\* Tienvarsipuuston hoito.
- 8\* Kevyen liikenteen väylän siltakaiteiden ehostaminen. Jokimiljöön  
avaaminen. Koko alueen viimeistely.
- 9\* Yksittäisten puiden esiinotto, aluskasvillisuuden siistiminen. Reunavyö-  
hykkeen kehittäminen.
- 10\* Tieluiskien kohentaminen. Koivuryhmien kevennys.
- 11 Näkymien säilyttäminen avoimeen maisematilaan.
- 12 Liittymän lähiympäristön viimeistely.
- 13 Ympäristön hoidon kohentaminen. Piha-alueiden raja-  
us.
- 14 Säilytettävä miljöö. Herkkä kylämaisema.
- 15 Puuston hoito, puulajisuhteen kehittäminen. Pihat esiin. Keskus-  
liittymän kohentaminen.
- 16 Välikaistalle puurivi mäeltä liittymään (mt 170). Tonttireunan istuttami-  
nen, SEO:n pihan jäsentäminen.
- 17 Avo-ojan täyttö. Puuistutuksia kaarteisiin. Alikulun jälkeen kevyen lii-  
kenteen väylä ajorataa alempana -> istutettava pensaita ko. kohtaan.



Kuva 8.11 Toimenpide-ehdotukset

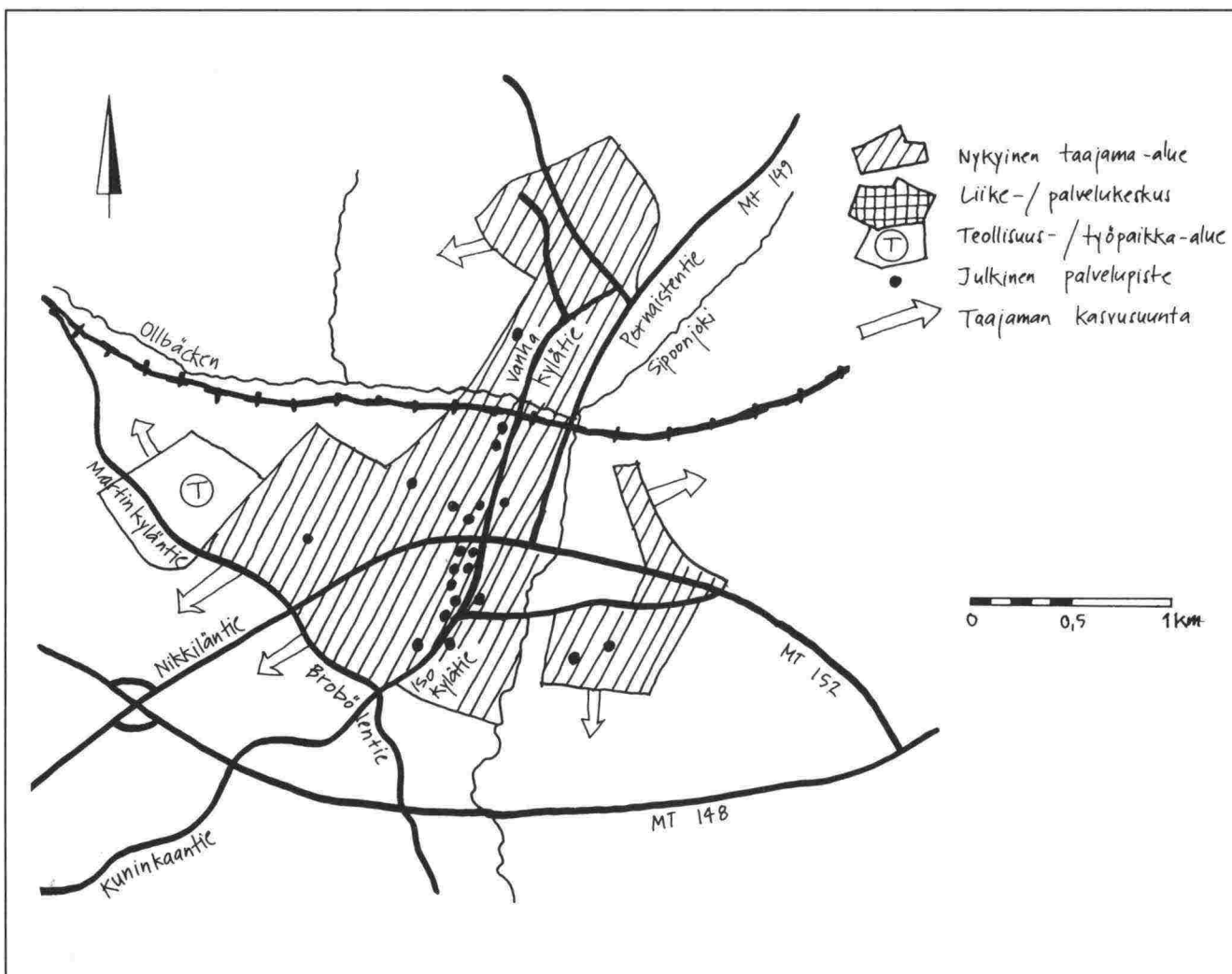


## 8.2 Nikkilä

### 8.2.1 Nykytilan analyysi

#### Maankäyttö

Nikkilä jää valtakunnallisen päätieverkon ulkopuolelle, mutta on tähtimäisen maantie- ja paikallistieverkon keskipisteenä. Tiestö heijastelee hyvin taajaman luonnetta itsenäisenä kuntakeskuksena pääkaupunkiseudun laidalla. Ydinkeskusta rakentuu Nikkiläntien (mt 1521, entinen mt 152) ja Ison Kylätien ympärille. Sipoonjoki sivuhaaroineen ja Kerava-Porvoo- rautatie jakavat taajamarakennetta osiin. Kirkkojen hallitsema kulttuurimaisema on taajaman rajana etelässä. Mt 148 muodostaa taajamalle hyvin toimivan eteläisen ohikulkutien, koska rakentaminen ei ole levinnyt ohikulkutien varteen ja liittymät ovat luonteva alku lähestymisjaksoille. Liikekeskus on ryhmittynyt Ison Kylätien varteen. Uusi Pornaistentie (mt 1494, entinen mt 149) ohjaa pohjoisesta tulevan liikenteen suoraan Nikkiläntielle, joten Isoa Kylätietä on jatkossakin mahdollista kehittää liikekatuna. Julkiset palvelut ovat pääosin sijoittuneet nauhamaisesti Ison Kylätien tuntumaan.



Kuva 8.12 Maankäyttö.

Alueella on voimassa kunnanvaltuuston v. 1987 hyväksymä Keski-Sipoon osayleiskaava. Nikkilän taajaman uudisrakentaminen perustuu v. 1972 vahvistettuun rakennuskaavaan, johon on tehty vuosien myötä lukuisia muutoksia. Taajaman kasvu tullee olemaan hillittyä. Pientaloja rakennetaan jonkin verran vanhoja alueita täydentämällä ja laajemmin radan pohjoispuolella. Tulevaisuudessa taajaman laajenemissuuntina voivat olla myös Martinkyläntien länsipuoli sekä joen itäpuoli. Teollisuus- ja pienteollisuusrakentaminen on ohjattu Nikkilän luoteisosaan ja Vaahteramäen yrityspuistoon.

Nikkilän tieverkkosuunnitelmia ollaan muuttamassa siten, että kaavoissa ollutta Pornaistentien eteläosaa ei toteuteta joen varteen taajaman läpi vievänä pääväylänä. Muita oleellisia muutoksia ei ole tiedossa. Sen sijaan rakennuskaavojen tiealuevaraukset on syytä tarkistaa ainakin Nikkiläntien ja Brobörentien osalta.

### **Maiseman pääpiirteet ja kulttuurihistoria**

Sipoon Nikkilän maisemarakenne on voimakaspiirteinen ja selkeä. Taajaman läpi virtaa Sipoonjoki. Sipoonjokilaakso ja sen ympäristössä kohoavat kalliot ja moreenimäet sekä niiden väliin jäävät pienemmät jokilaaksot ovat tyypillisiä Nikkilän maiseman peruselementtejä. Laaksojen ja tasankojen maaperä on viljavaa savea, kalliorinteiden hiekkaa tai moreenia. Maisemakuva on hyvin kulttuurimaisemapainotteinen. Mäiltä jokilaaksoihin avautuu kauniita pitkiä näkymiä. Maiseman silhouetteina toimivat kuusivaltaiset metsänreunat. Kirkot näkyvät maamerkkeinä kilometrien päähän. Alueella olevat kalliojyrkänteet ovat myös arvokkaita luontokohteita (mm. Kvarnberget ja Byberget) kuin myös puronvarsilehdot.

Nikkilän taajama on osoitettu valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuurimiljööksi. Asutus on alunperin syntynyt kolmen tärkeän kulkuväylän suuntaisesti, aluksi Sipoonjoen rannalle, Nikkilän kartanon läheisyyteen ja Turku-Viipuri-maantien varrelle. Nikkilän sairaalan perustaminen v. 1912 Sipoonjoen itäpuoliselle mäelle nopeutti taajaman kasvua Ison Kylätien suuntaisesti. Asutus on sittemmin levinnyt rakennuskaavoituksen myötä 1950-luvulta alkaen Kerava-Porvoo- rautatien eteläpuolelle ja 1980-luvulta lähtien myös sen pohjoispuolelle Nikkilän kartanon entisille maille.

Taajaman alueella on runsaasti vanhoja kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia. Kuninkaantien ja Ison Kylätien varren puutalojen ohella Nikkilän sairaalan alue on tärkeä kulttuurihistoriallinen kokonaisuus, jonka kautta seudulle välittyi uusia rakennustapoja ja -tyylejä.

Sipoon kirkonkylän kulttuurimaisema keskittyy vanhan kirkon ja Boskiksen kartanon lähialueille. Vanha kirkko on rakennettu 1450-luvulla ja pyhitetty Pyhälle Sigfridille. Vanhan kirkon lähiympäristössä on useita muita arvokkaita rakennuksia. Sipoon uusi kirkko on rakennettu v. 1885. Boskiksen kartanorakennus on rakennettu 1800-luvun alussa. Nykyinen asuinrakennus oli alunperin kestävä. Myös Boskiksen kartanoalue ja Nikkilän sairaala-alue kuuluvat valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurimiljöösiin. Alkuperäinen rakennuskanta on muuttunut huomattavasti ja jäänyt uuden rakentamisen jalkoihin. Myös Nikkilän päätien, Ison Kylätien luonne on muuttunut paljon al-



kuperäisestä. Vanhan kyläraitin parannustoimenpiteiden yhteydessä v. 1965 tien tasausta nostettiin ja poikkileikkausta levennettiin. Toimenpiteet vaikuttivat epädullisesti raitin viereisten vanhojen rakennusten perustuksiin. Sittemmin rakennuskanta on osin uudistunut ja vanhojen rakennusten kunto heikentynyt.

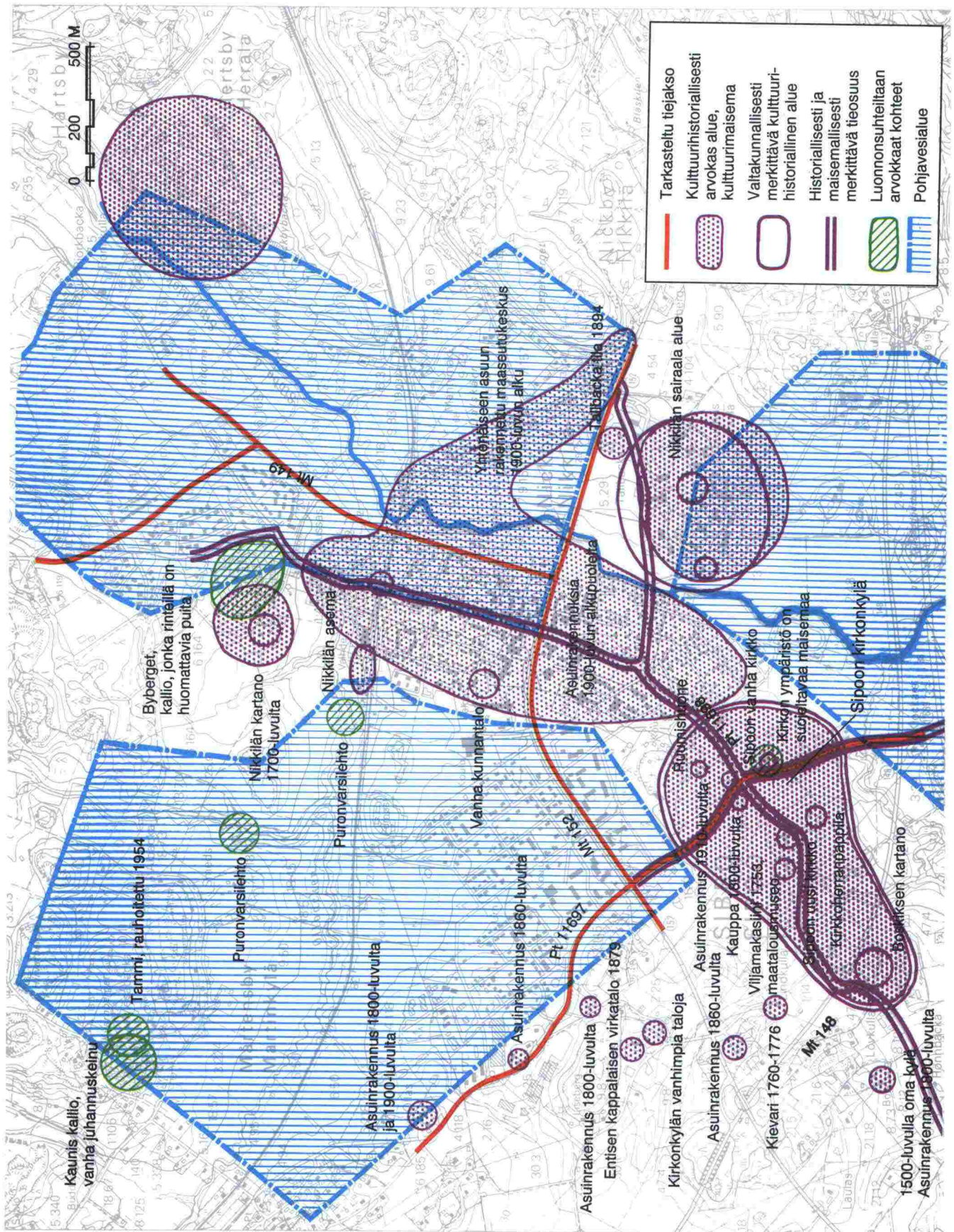


*Kuva 8.13 Sipoon kaunista kulttuurimaisemaa. Taajamarakenne on säilynyt perinteisenä, Nikkiläntien mittakaava sen sijaan ei.*

### Taajamakuva

Nikkilän taajamakuvaan luovat kaunis suurmaisema ja vahva kulttuuriperinne tärkeät puitteet. Taajamakuvassa näkyy voimakas rakentaminen ja sitä mukaa pienipiirteisyyden häviäminen erityisesti keskusta-alueella. Reuna-alueet ovat säilyneet kulttuurimaisemapainotteisina ja hitaammin rakentuneina. Alueen sydän on eittämättä Vanhan kirkon ja Sipoon uuden kirkon ympäristö sekä Ison Kylätien lähiympäristö. Keskustassa Nikkiläntien (entisen Länsiväylän mt 1521 (mt 152) ja Ison Kylätien liittymä on toiminnallinen solmukohta, jonka lähiympäristö on epämääräinen ja väljä. Liittymä-alue jakautuu neljään kulma-alueeseen joista muut paitsi uuden kunnantalon rajaama reuna kaipaavat kohentamista. Nikkiläntien leveä poikkileikkaus ja sujuva linjaus aiheuttavat estevaikutusta ja maantiemäisyyttä, joka on taajaman perinteiseen ilmeeseen nähden vierasta. Liikenneturvallisuutta ja taajamakuva parantavat toimenpiteet tulee kohdistaa maantielle 152 (Nikkiläntie).





Kuva 8.14 Kulttuurihistoria.



## Tiemiljöö

Nikkiläntie on uudisrakennettu 1970-luvun puolivälissä massiivisesti. Tien tasaus on korkealla ympäristöönsä nähden ja tiealuetta levittävät kanavoinnit. Keskustassa tiehen liittyy laajoja pysäköintikenttiä ja tiehen heikosti rajautuvia tontteja. Mittakaava on keskustajaksolla väljä niin tiemiljöössä kuin korttelialueillakin ja kevyen liikenteen asema ei korostu riittävästi. Keskustan väljä ilme ja tietilan löyhyys ilmenee selvimmin idästä tultaessa, missä maantieltä 1521 (mt 152) avautuu vaikuttava näkymä alas Sipoon-jokilaaksoon ja keskusta. Jokimiljööä voisi korostaa nykyistä enemmän. Kömpelöt kaiteet alikulun luona eivät ole sopusoinnussa kokonaisuuteen.

*Martinkyläntie* (pt 11697/02) on tiemiljööltään pienipiirteinen, mutta sen ilmettä pilaavat ympäristökuvaan sopimattomat ilmakaapelit. Brobölentien (pt 11697/03 ja 11698/01) miljöö on pienipiirteinen, erityisesti sen eteläosan kaunis, historiallinen tieosuus. Kuninkaantie (pt 11698/01) on osa vanhaa Turku-Viipuri-tietä. Se on 1970-luvun puoliväliin asti ollut Nikkilään lännestä johtava päätie, joka jatkuu taajaman sisällä osaksi Isoa Kylätietä ja osaksi Uudensillantietä.

*Pornaistentien* mt 1494 (mt 149) oikaisu pohjoisesta Läntiselle Rantatielle on melko onnistunut. Jokimiljööä, rautatien alikulkua ja keskustajaksoa (Kulmakuja-Nikkiläntie) tulee tiealueen osalta parantaa. Paippisten tien (pt 11701) oikaisua Pornaistentielle tulee niinikään jäsentää ja tonttien läheisyyteen istuttaa suojaviheralueet.



**Kuva 8.15** Keskustan pääliittymä on väljä ja liikenneturvallisuudeltaan heikko. Paikkaan on ehdotettu kiertoliittymää tai liikennevaloja.



**Kuva 16** Nikkiläntien mt 1521 (mt 152) avaraa tiemiljöötä idästä päin. Välikaistalle tulisi istuttaa pensasryhmiä ja mäen päälle muutama puu.



**Kuva 8.17** Pomaistentieltä mt 1494 (mt 149) on hienot näkymät keskusta ja ulos kauniiseen kulttuurimaisemaan. Tien välikaistalle voisi istuttaa pienpuita juhlistamaan tiemiljöötä.

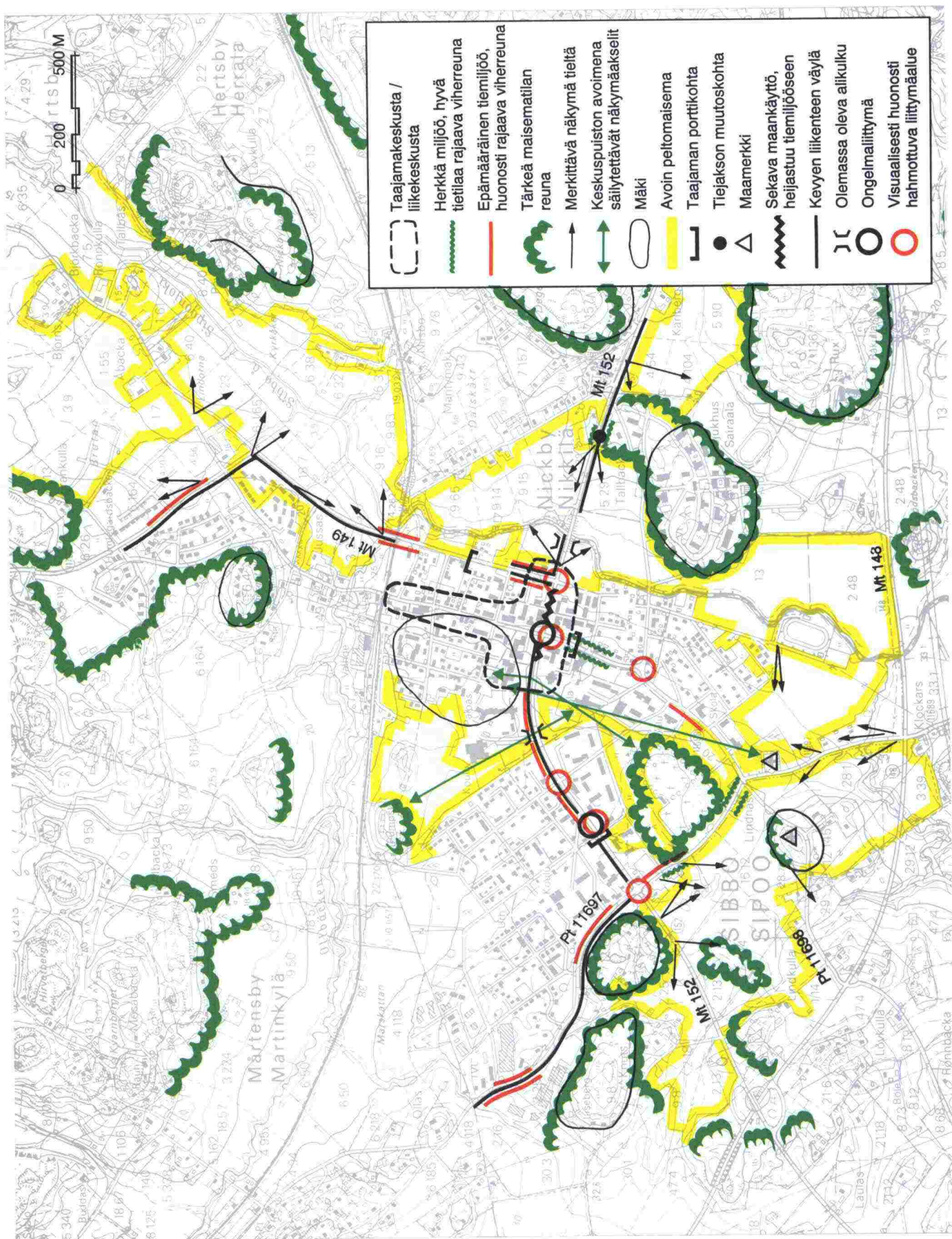


**Kuva 8.18** Ison Kylätien varrella kasvaa hopeapajuja. Taustalla ongelmaliittymä, jonka ympäristöä tulisi kokonaisuudessaan viimeistellä.



**Kuva 8.19** Nikkiläntien mt 1521 (mt 152) kevyen liikenteen järjestelyjä tulee tarkistaa ja alikulkujen ympäristöjä viimeistellä.





Kuva 8.20 Maisema-analyysi.



## Liikenneturvallisuus

Nikkilän liikenneturvallisuuksustilanne on huono. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut 15 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kevytliikenteen onnettomuuksia oli 11 ja kaksi on johtanut kuolemaan. Onnettomuuksista 13 on tapahtunut maantiellä 1521 (mt 152).

Taulukko 8/2 Yhteenveto taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./ylik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1494 (149)	0.60	7.0	-	100	100	4	0	Yhdystie	50
1521 (152)	2.39	7.0	Ohikaava	85	100	8	1	Yhdystie	50, 60
11697	1.10	6.1	-	0	100	1	0	Yhdystie	50, 60
11698	0.92	6.5	-	0	100	0	0	Yhdystie	50
11701	0.96	7.0	-	66	73	1	0	Yhdystie	60
Yht./keskim.	5.97	6.8		55	96	14	1		
Liikenne									
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1494 (149)	3591	4685	5.0	0	0	0	0.0	0.00	0
1521 (152)	4461	5593	8.0	13	10	2	66.8	1.09	21
11697	1561	1986	6.0	1	0	0	31.9	0.18	5
11698	328	417	3.0	1	1	0	181.6	0.22	1
11701	1420	1807	8.0	0	0	0	0.0	0.00	0
Yht./keskim.	2713	3431	6.6	15	11	2	50.7	0.50	27
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								
				Huom ! Seuraavat tienumeromuutokset tulevat voimaan 1.1.1996 mt 149 → mt 1494 mt 152 tieosat 002 - 005 → mt 1521					

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Sipoon tieverkko- ja liikenneturvallisuuksuunnitelma, 1985
- Nikkilän-Mäntsälän maantien 149 ja Paippisten paikallistien 11701 parantaminen ja varustaminen jalankulku- ja polkupyörätiellä Nikkilän taajaman kohdalla, Tiesuunnitelma 1988, rakennussuunnitelma ja siihen liittyvä istutussuunnitelma v. 1992 (mt:n 149 uusi nro 1494).
- Korson-Sipoon- maantien 152 varustaminen kevyen liikenteen väylällä välillä Nikkilä-mt 148. Tiesuunnitelma 1990 (mt:n 152 uusi nro 1521).
- Keravan-Sipoon paikallistien 11697 parantaminen ja varustaminen jk+pp-tiellä. Tiesuunnitelma 1993.
- Uudenmaan tiepiirin yleisten teiden ympäristön tila 1994, Melu, tiemaisema ja ilmanlaatu



Liikenneympäristön maankäyttöä koskevat suunnitelmat:

- Keski-Sipoon osayleiskaava; kv:n hyväksymä v.1987 (osin vanhentunut)
- Nikkilän-Martinkylän kaavarunko; kv:n hyväksymä 1985 (osin vanhentunut)
- Nikkilän rakennuskaava; lh:n vahvistama 1972 ja siihen tehdyt muutokset ja laajennukset 1972-1994
- Kirkkoniityntien alueen rakennuskaava ja rakennuskaavan muutos; laadintavaiheessa 1994 (muutos keskustan päätieverkostoon)
- Päätökset Nikkilän alueen eräiden osien rakennuskaavan muuttamisesta
- Alustavat luonnokset yhtenäiselle kevyen liikenteen väylälle Nikkiläntien eteläpuolelle Keskuspuiston kohdalle 1991 ja loppuosalle Nikkiläntien alueella 1993

Muut liikenneympäristöä koskevat suunnitelmat ja selvitykset:

- Sipoon kunta/ Ympäristöosaston ja teknisen osaston selvitys 20.5.1994/ Tiemiljö taajamissa, Nikkilä
- Tienpidon täydennyskoulutusohjelma 1994/ Vuorovaikutteiseen tien suunnitteluun, harjoitus 3
- Nikkilän rakennuskaavan pohjakarttalehtiä 4 kpl, 1:2000
- Lehtimäenkuja, illustraatio 1:1000

### 8.2.2 Toimenpidesuosituksukset

Nikkilän taajama kasvaa suhteellisen vakaasti. Tieverkossa ei ole odotettavissa isoja muutoksia. Liikenneturvallisuusongelmat kohdistuvat Nikkiläntielle mt 1521 (mt 152) ja Isolle Kylätielle, joka on aiemmin ollut yleisenä tienä ja siirtyi v. 1992 rakennuskaavatieksi. Nikkiläntiellä ovat ongelmallisimmiksi osoittautuneet liittymäalueet ja kevyen liikenteen järjestelyt. Taajamakuullista parantamista on kaikilla teillä, pääasialliset isot toimenpiteet tulee kuitenkin keskittää Nikkiläntielle. Nikkiläntien keskusta-alueen saneeraus on tarpeellinen. Keskustajakson parantaminen käsittää välin Martinkyläntien risteys -Sipoonjoki. Pienempiä liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä tulee tehdä myös tämän jakson ulkopuolella.

Taajamakuua parantavia pieniä hoidollisia toimenpiteitä voidaan tehdä vaiheittain ja kunnan hyväksyminä. Keskustajaksolle tulee laatia parantamissuunnitelma, jossa tietilan käsittely tulee ulottaa tonteille asti. Kaavotuksessa Ison Kyläntien kehittäminen ja korostaminen tulisi olla yksi tärkeimpiä tavoitteita, vaikka sen toteutuminen olisikin hidasta.

#### Laajemmat parantamiskohteet

- Uuden alikulun rakentaminen Nikkiläntielle, pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyjä\*

#### Ympäristöä/tiemiljöötä parantavat kohteet:

- miljöökohteet (kuva 8.21 ja s.119 selitykset)

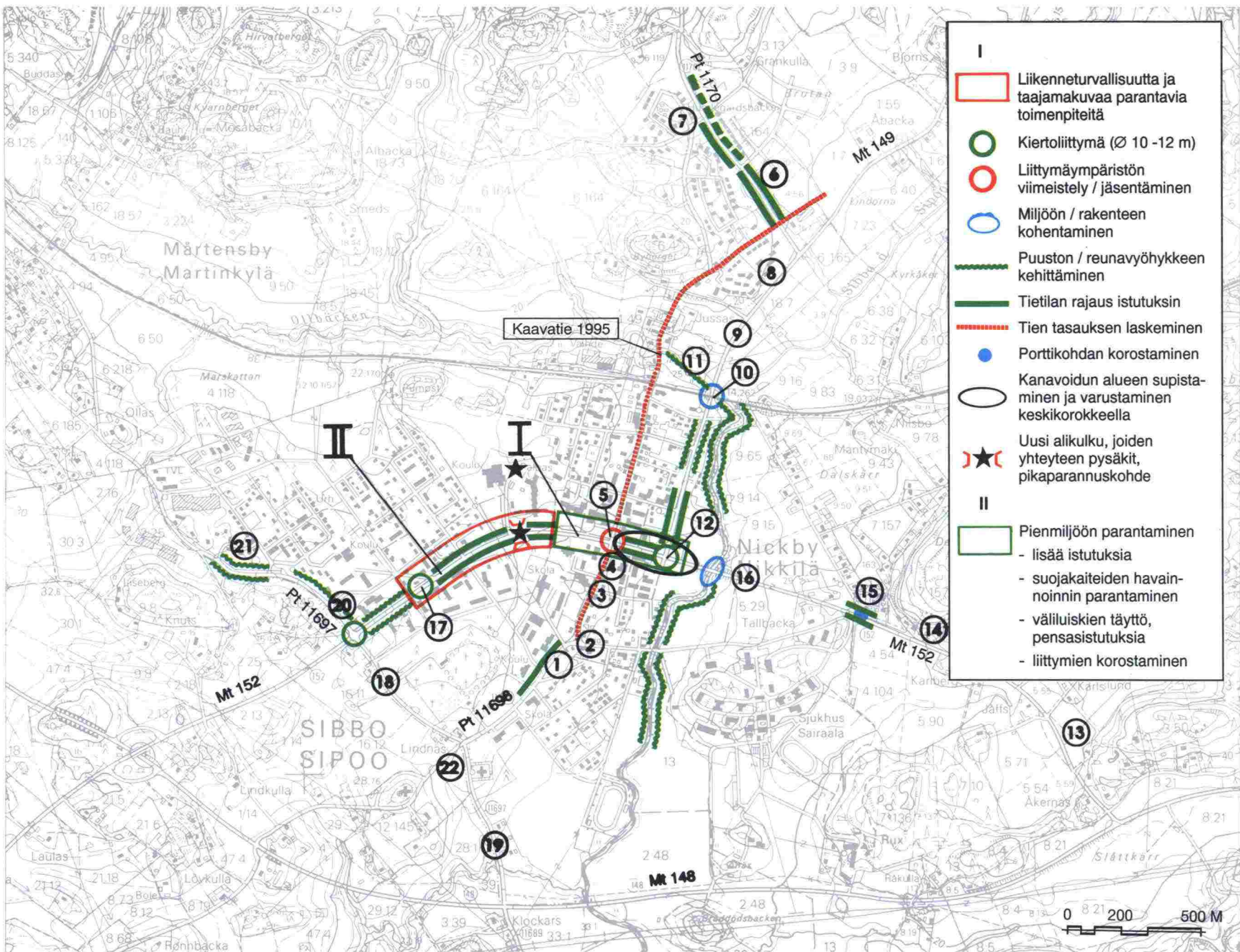
#### Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- Keskustajakson parantamissuunnitelma Nikkiläntielle mt 1521 (mt 152), tehdään kahdessa vaiheessa ja kohdetta tulisi parantaa kokonaisuutena (Martinkyläntien/Brobörentien-Pornaistentien risteys)\*

Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 8.21) selitykset. Huom! Kohteet 1-4 koskevat Isoa Kylätietä, joka on kaavatie:

1. Koulun pihan raja. Peltoalueen maisemointi. Keskisaareke koulun kohdalle.
2. Avoin tietila tulisi rajata puuistutuksin.
3. Keskustajakson porttikohta. Tien tasauksen laskeminen.
4. Graniittireunakivi tielle.
5. Epämääräinen liittymäympäristö. Tulisi jäsentää. Laadittava erillinen parantamissuunnitelma.
6. Välikaistalle istutuksia (esim. puurivi). Tonttireunojen raja. Tien itäpuolella.
7. Ulkokaarteisiin puuistutuksia. Tonttien raja. Tien istutuksin (suurikokoisia puita).
8. Matalia pensasryhmiä välikaistalle.
9. Pysäkkiympäristöjen viimeistely.
10. Rautatiesillan ehostaminen. Luiskien viimeistely. Välikaistalle puita ja pensaita.
11. Jokimiljööön esiinotto. Rantapuiden istutus jokivarteen (tervaleppä, pajut), Hoitotason kohentaminen.
12. Kokonaisvaltaisesti saneerattava tiejakso alkaa; mm. tiealueen detaljin viimeistely, tonttireunojen raja. Tien istutuksin. Kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen (yli- ja alikulut).
13. Puuryhmiä avoimelle välikaistalle.
14. Mäkien lakialueiden korostaminen kasvavia yksittäispuita esiinottamalla ja/tai uusia istuttamalla.
15. Välikaistalle istutuksia. Mäen harjalle puuryhmiä.
16. Sillan kaiteille ehostus. Sairaalaan johtavan tien varteen istutetaan puurivi.
17. Liittymän viimeistely (saarekkeiden kiveäminen, puurivi-istutuksia) ja kuristus. Tulee suunnitella keskustajakson parantamisen yhteydessä, ei erillisenä kohtana.
18. Peltoalueiden säilyttäminen avoimina. Tienvarsien siistiminen. Kaavan uudistamistarpeita. Suunniteltu tielinjan oikaisu ristiriidassa maisemallisten arvojen kanssa.
19. Peltoalueiden säilyttäminen avoimina/laiduntamattomina. Notkelmassa vesakonpoistoa.
20. Tienvarsipuuston siistiminen harventamalla. Tiesuunnitelman (vahvistamatta) hiomista taajamatien luonteiseksi (mm. tievarustelu ja istutukset).
21. Tehdasalueen raja. Tien istutuksin. Tienvarsipuuston hoito. Tiesuunnitelman hiominen kuten edellä.
22. Arvokas historiallinen tiemiljöö, jonka säilyttäminen on tärkeää. Tien maisemallinen arvo tulee ottaa huomioon kaikissa tulevilla toimenpiteillä.





Kuva 8.21 Toimenpide-ehdotukset.

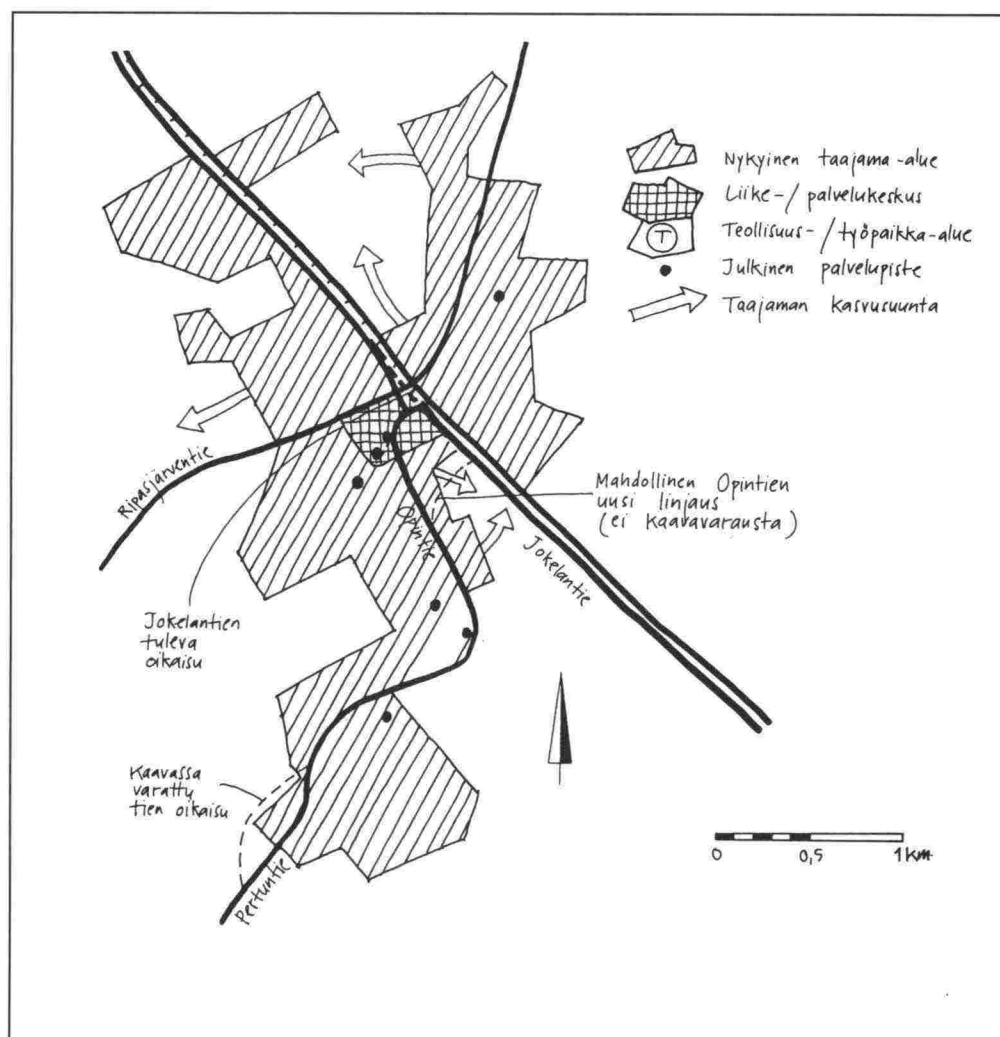
## 9 TUUSULA

### 9.1 Jokela

#### 9.1.1 Nykytilan analyysi

##### Maankäyttö

Jokela on perinteinen rautatien varteen syntynyt teollisuustaajama, jolle leimallista ovat väljät omakotialueet. 1970-lopussa tapahtui työpaikkojen nopea väheneminen, jonka seurauksena rakennuskaavoissa osoitettu keskustan rakentaminen on jäänyt kesken, minkä takia keskusta-alue on väljä. Edullinen sijainti pääkaupunkiseudun ja Hyvinkään tuntumassa antaa kuitenkin hyvät lähtökohdat Jokelan kehittämiseen. Kaupalliset palvelut keskittyvät Keskustien tuntumaan, kun taas julkiset palvelut on hajasijoitettu. Liikenneverkon rungon muodostavat Jokelantie (mt 1421, entinen mt 142) ja Ridasjärventie (mt 1403). Rautatie yhdessä Jokelantien kanssa jakaa taajamarakenteen.



Kuva 9.1 Maankäyttö.



Kaavatilanne: Koko kuntaan on laadittu yleiskaava 1989. Jokelan osayleiskaavan laatiminen sisältyy kaavoitusohjelmaan (ajotus avoin). Rakennuskaavoja ajantasaistetaan koko ajan. Kaavassa on mm. jäljellä osia länsipuolisesta ohikulkutiestä. Lisärakentamisen painopistealueita tulevat olemaan Kartanon vanha teollisuusalue ja keskusta sekä Paijalan alueen länsipuoli. Jokelantien oikaisulle aseman pohjoispuolella on kaavavaraus samoin Pertuntien (pt 11511) oikaisulle taajaman lounaiskulmassa. Opintie (pt 11511) on tarkoitus yhdistää Jokelantiehen Kartanon teollisuusalueen keskeltä, mutta väylää ei ole vielä varattu kaavoihin.

Jokelantien ja Opintien oikaisut selkeyttävät taajamarakennetta ja helpottavat keskustan kehittämistä. Uudisrakentaminen tulee lisäämään poikittaisliikennettä sekä Ridasjärventien että radan ja Jokelantien poikki. Julkisten palvelujen hajasijoitus edellyttää hyviä kevyen liikenteen reitistöjä ja riittäviä eritasoyhteyksiä.

### Maisema ja kulttuurihistoria

Tuusulan maisemalle tyypillisiä ovat pohjois-eteläsuuntaiset joki- ja järvi-laaksot sekä harjut. Perinteinen maaseudun kulttuurimaisema keskittyy kunnan lounais-, länsi- ja pohjoisosiin. Pohjois-Tuusula on Etelä-Tuusulaa historiallisesti nuorempaa ja myöhemmin asuttua maisemaa.



Kuva 9.2 Jokelan taajaman asutus on pääosin pientalovaltaista ja on sijoittunut nauhamaisesti pääteiden varsille.



Jokela sijaitsee Pohjois-Tuusulan tasaisella savikkoalueella Palojoen rannalla. Taajaman länsipuolella sijaitsee lähes rakentamattomana säilynyt moreeni- ja avokallioselänne, joka rajautuu savikkoalueeseen. Kyseisellä selännteellä on pohjavesialue ja paikallisesti arvokas Takojan metsä-suomaasto. Taajamassa on runsaasti eri-ikäisiä teollisuusrakennuksia, keskustaa halkova rautatie, paljon pientaloasutusta sekä laajoja avoimia peltoalueita ja rakentamattomana säilyneitä alueita.

Jokelan taajaman varhaisin asutus kehittyi keskiajalla lounais- ja etelä-Tuusulaan. Pohjois-Tuusulaan asutus levisi etelää hitaammin, vasta 1700-luvulla. Jokelan synty liittyy Helsinki-Hämeenlinna-rautatien valmistumiseen 1860-luvun alussa. Lisääntyneen rakentamistarpeen takia Jokelasta muodostui merkittävä tiiliteollisuuden keskus, johon perustettiin tehtaita 1870-1930-lukujen aikana. Tiilitehtaan ohella Jokelan historiallisesti merkittävin tuotantolaitos on Tulitikku Oy:n entinen tehdasalue 1940-50-luvulta. Muita tehtaita olivat vanutehdas ja Sörnäs Ab:n laatikkotehdas. Jokelan rautatieasema (1874-75) ja edellämainittu teollisuusalue ovat valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä.

Taajama-alueelle on tehty kulttuurimaisemaselvitys, jossa on esitetty lukuisia paikallisesti arvokkaita kohteita.

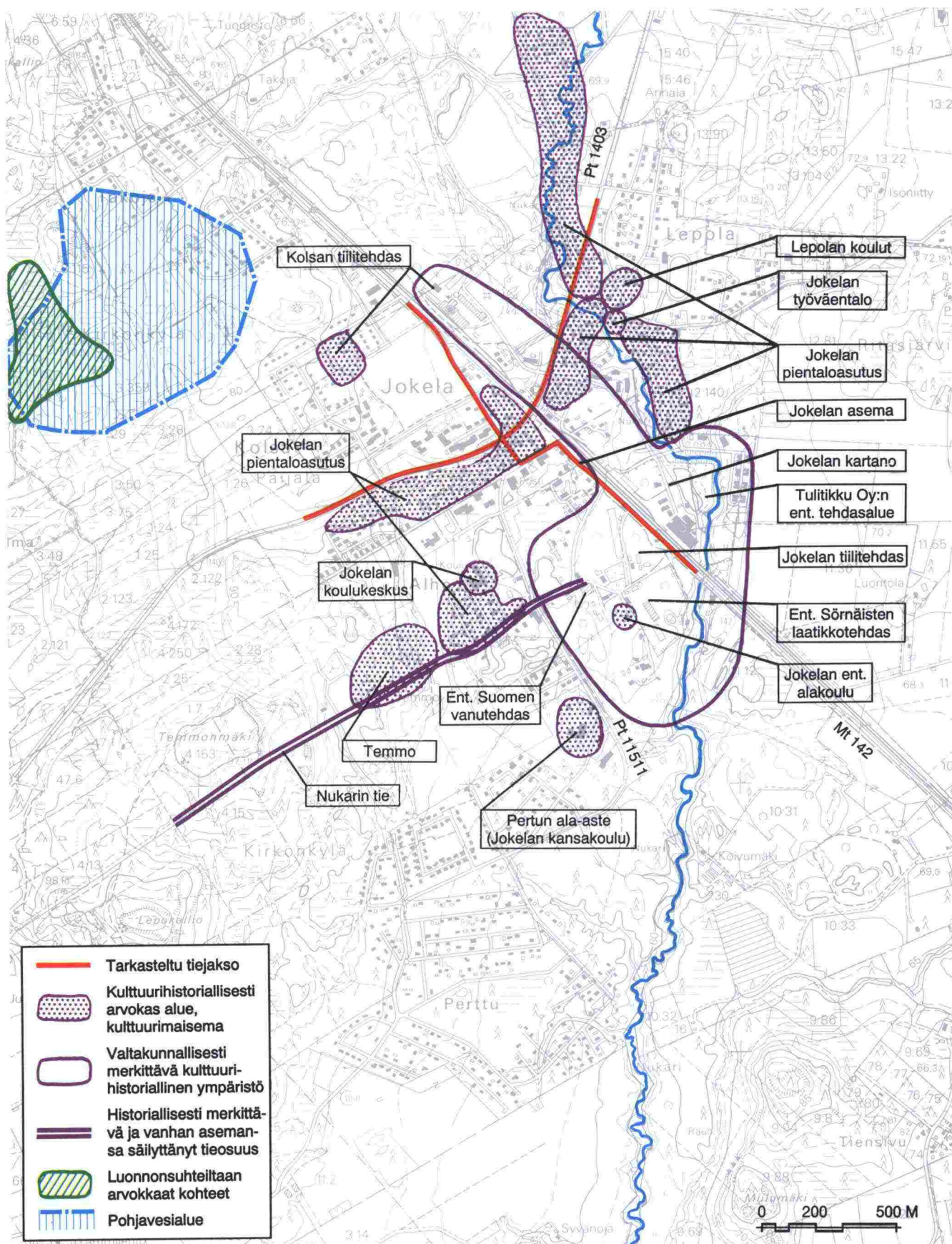
### Taajamakuva

Jokelan lähimiljöö on pienipiirteinen ja maisema suurimuotoinen. Keskustassa rautatie ja aseman ympäristö ovat hallitsevat elementit. Pientaloalueet levittäytyvät laajoina mattomaisina alueina taajaman reunoille. Rautatien aiheuttama estevaikutus ja rakennetta halkova linjaus ovat hallitsevia. Varsinainen liikekeskusta on säilynyt pienipiirteisenä. Keskustassa näkyy tietty rapistuminen ja ajan patina.

### Tiemiljöö

Jokelan tiemiljöö on pääosin sujuvaa ja rajaukseltaan hyvää. Radan linjausta seuraava *Jokelantie maantie 1421 (mt 142)* on linjaukseltaan suora. Radan ja tien väliin jää näkymää hallitseva ja hoitamaton ratapenger. Tien yhteydessä oleva kevyen liikenteen väylä on sekin pääosin linjattu tietä mukaillen suoraviivaisesti ja välikaistalta puuttuvat istutukset. Hyvinkään kunnan rajalla linjaus polveilee ja välikaistalla kasvaa luontaista puustoa. Kolsan teollisuusalue ja sen keskeneräinen reuna luovat tiemiljööseen lisää epämääräisyyttä. Keskustajaksolla tietila on leveä korotettujen jalkakäytävien takia. Asemalta itään tiemiljöö muuttuu pienipiirteisemmäksi, mutta tien linjaus jälleen suoraksi.





Kuva 9.3 Kulttuurihistoria.





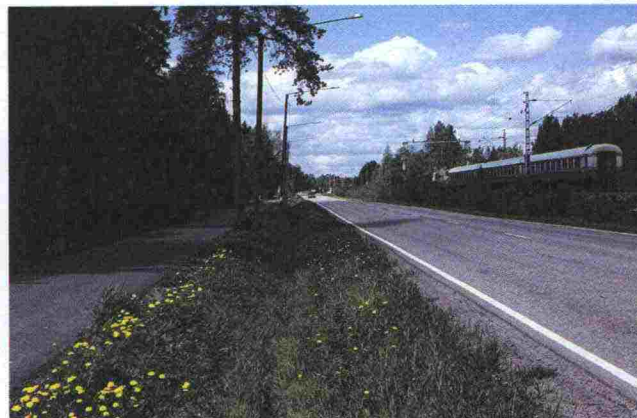
Kuva 9.4 Keskustajaksolle tulisi tehdä tiemiljöötä parantava saneeraus.



Kuva 9.5 Radanvarsitien mt 1421 (mt 142) oikaisu aiheuttaa voimakkaita pengerryksiä. Luiskat tulisi istuttaa tien toteuttamisen jälkeen.



Kuva 9.6 Suunnitelmien tarkistukset kevyen liikenteen yhteyksien osalta ovat tarpeen Jokelantien keskustajaksolla mt 1421 (mt 142).



Kuva 9.7 Jokelantie mt 1421 (mt 142) on linjaukseltaan suoraviivainen, ratalinjaa noudatteleva tie. Tiemiljöötä tulisi viimeistellä puurivi-istutuksin, avo-ojia madaltamalla ja pysäkkiympäristöjä viimeistelemällä.

Kuva 9.8 Jokelantien mt 1421 (mt 142) ja Ridasjärventien (mt 1403) liittymästä voisi muodostaa taajaman porttikohdan.





*Ridasjärventie (maantie 1403)* on ilmeeltään sujuva tie, joka sivuaa varsinaista keskusta-aluetta sen luoteispuolelta. Keskustajaksolla Jokelantien liittymä ja rautatien alikulku ovat viimeistelemättömän näköisiä. Lounaisosassa tiehen rajautuu pientaloasutusta ja kaunista kulttuurimaisemaa. Pohjoisessa tien molemmille puolille on rakennettu rivitaloja. Tie on suora ja rajautuu tontteihin heikosti. Kevyen liikenteen väylät noudattavat päätien linjausta ja välikaistalta puuttuvat istutukset.

*Opintien (pt 11511) ja Pertuntien* tiemiljöö on pienipiirteistä. Tie on pitkä ja melko suora, mutta jaksottuu hyvin ympäröivän maankäytön ja vaihtelevan tonttikasvillisuuden takia.

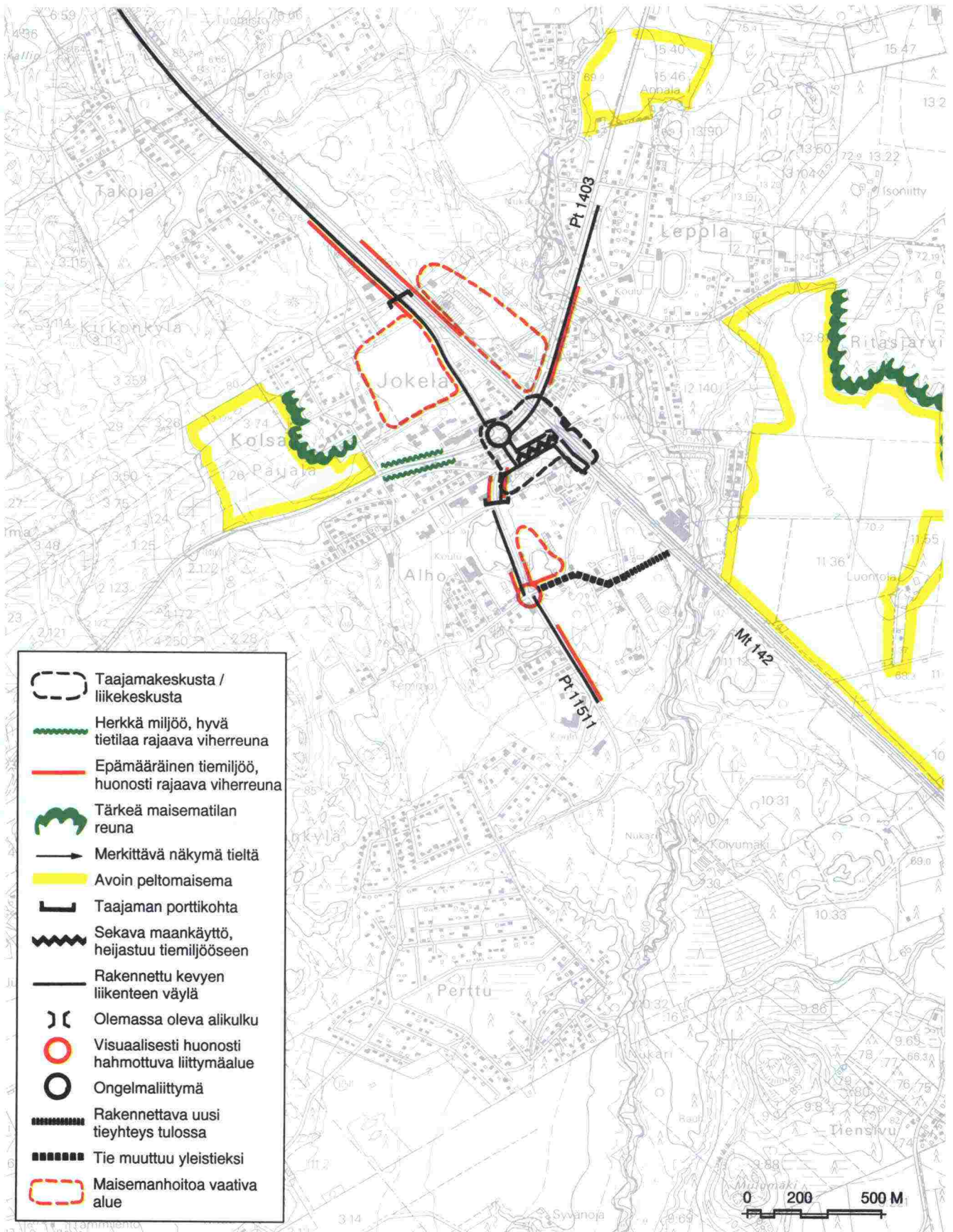
Yhteinen piirre taajaman tiemiljöölle on osittainen keskeneräisyys ja tien lähimiljöö ja tonttien heikko hoitotaso.

### Liikenneturvallisuus

Jokelan liikenneturvallisuustilanne on keskimääräinen. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut 11 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista kolme oli kevytliikenteen onnettomuuksia.

*Taulukko 9/1 Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.*

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1421 (142)	1.31	6.5	Siskaava	43	100	7	0	Yhdystie	50
1403	3.46	7.0	Ohikaava	33	100	5	0	Yhdystie	50
11511	3.01	7.5	Ohikaava/Siskaava	30	97	8	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	7.78	7.1		34	99	20	0		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytli. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1421 (142)	4547	5654	4.0	5	1	0	46.0	0.76	7
1403	2121	2700	7.0	5	2	0	37.3	0.29	10
11511	1647	2095	5.0	1	0	0	11.1	0.07	3
Yht./keskim.	2346	2963	5.7	11	3	0	33.0	0.28	20
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								
				Huom ! Seuraava tienumeromuutos tulee voimaan 1.1.1996 mt 142 → mt 1421					



Kuva 9.9 Maisema-analyysi.



## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Keski-Uudenmaan tieverkkosuunnitelma, 1993
- Pertun paikallistien 11511 suuntauksen parantaminen Pertun taajaman kohdalla, Yleissuunnitelma
- Nukarintien rakentaminen välillä Opintie-Jokelantie, Yleissuunnitelma
- Pertun paikallistien 11511 parantaminen ja varustaminen jalankulku- ja polkupyörätiellä välillä Männistö-Lukkarintie, Tiesuunnitelma
- Pertun paikallistien 11511 parantaminen välillä Kouluraitti-Keskustie, Tiesuunnitelma
- Nukarin-Ridasjärven maantien 1403 parantaminen välillä Tiiliruukintie-Päiväkummuntie, Tiesuunnitelma
- Nukarin-Ridasjärven maantien 1403 parantaminen välillä Päiväkummuntie-Vanhatie, Tiesuunnitelma
- Järvenpään-Hyvinkään maantien 142 parantaminen Jokelan keskustassa, Tiesuunnitelma (mt:n 142 uusi nro 1421)

Muut suunnitelmat:

- Tuusulan osayleiskaava 1:50 000
- Tuusulan yleiskaava 1:20 000 Jokelan osalta
- Kaavoitusohjelma 1995-1998, 1:20 000
- 1994 vireillä olevat asema-, rakennus- ja osayleiskaavat, 1:20 000
- Ajantasakaava 1:2000, Jokela
- Härö, Mikko: Kulttuurimaisema ja rakennettu ympäristö, Tuusulan kunta, 1988
- Laamanen, Juhani: Luontosuhteiltaan arvokkaat alueet, Tuusulan kunta, 1988

### 9.1.2 Toimenpidesuosituksukset

Jokela on hitaasti kasvava taajama, jolla on merkittävä teollisuushistoria ja perinne. Kasvu on pysähtynyt Hyrylän ja kunnan eteläosan kehittämisen myötä. Tulevaisuutta ajatellen kaavassa on laajat varaukset ja keskustaan tehty suurilinjainen kehittämissuunnitelma, jonka toteutuminen näinä aikoina on epävarmaa. Taajaman tiestölle on laadittu lukuisia parantamissuunnitelmia, joita ei ole lähdetty toteuttamaan. Merkittävien suunnitelmista on maantien 1421 (mt 142) oikaisu radan varteen ja radanvarren tiejärjestelyt. Kyseinen suunnitelma tulee muuttamaan taajamakuvaakin eniten. Järjestelyt parantavat alueen toiminnallisuutta merkittävästi. Lukuisista suunnitelmista kyseinen suunnitelma on kiireellisin. Keskustan osalta kevyen liikenteen järjestelyjä tulisi suunnitelman osalta tarkastella uudestaan. Muiden teiden osalta parantamisia voidaan toteuttaa vaiheittain; ensin keskusta-alue ja sitten reuna-alueet.

Ridasjärventielle (Mt 1403) laadittu suunnitelma kaipaa viimeistelyä viher-suunnittelun osalta. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen tien länsipuolelle on perusteltua, mutta jakso ennen rautatien alikulkua tulisi tehdä myös maiseman ehdoilla ja suunnitelmassa esitettyä ratkaisua kevyemmin. Paikallistien 11511 osalta suunnitelma ei oleellisesti heikennä taajamakuvaakin, vaan

sopeutuu hyvin pienipiirteiseen lähiympäristöön. Lampien kohdalta keskustaan tiemiljöötä tulee kehittää kaupunkimaiseksi mm. kevyen liikenteen järjestelyjä tarkistamalla.

Keskustajakson osalta viherilmettä tulisi kohentaa radanvarsijärjestelyjen yhteydessä.

Ympäristöä/tiemiljöötä parantavat kohteet:

- miljöökohteet (kuva 9.10 ja selitykset s. 129, joista osa kiireellisiä)

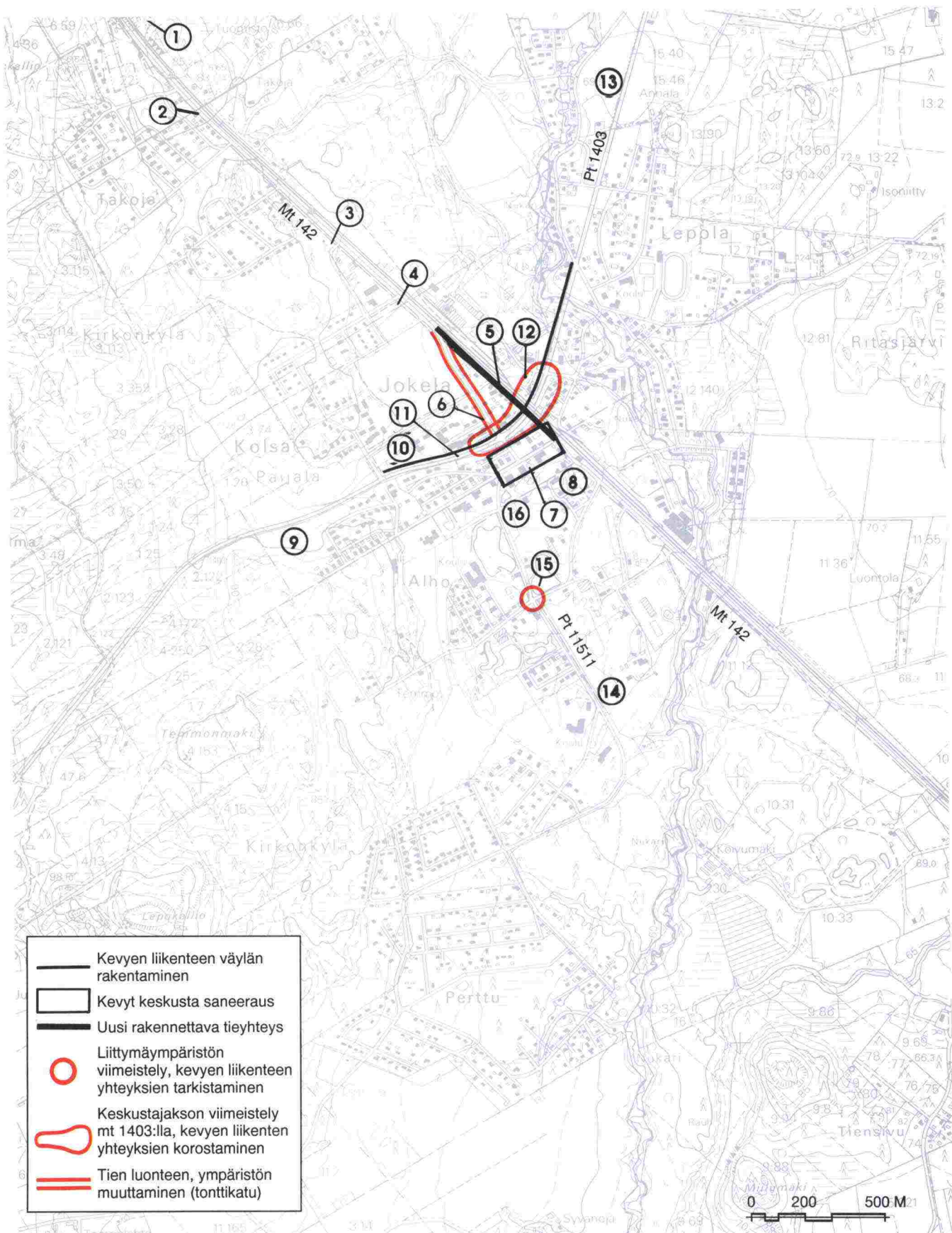
Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

- Keskustajakson viimeistely mt:llä 1403 ja kevyen liikenteen yhteyksien korostaminen
- tehtyjen tie- ja rakennussuunnitelmien tarkistus ja ajantasaistaminen lähinnä tiemiljöön kannalta

Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 9.10) selitykset, joista kiireelliset on esitetty symbolilla (tähti):

- 1\* Taajamamerkin siirto.
- 2\* Puuston raivaus. Pysäkkiympäristön siistiminen. Luiskan viimeistely.
- 3\* Tonttien rajausta istuttamalla kostean paikan kasveja väliin.
- 4\* Tonttien rajausta istutuksin (suojaviheralue). Läjitysalueiden viimeistely.
- 5 Melusuojaus tehtävä rakenteellisesti tonteille. Uuden tien vaikutukset oleellisia (luiskat ym.).
- 6 Sisääntuloportti. Tien lähimiljöön jäsentäminen (liittymäalue, istutukset).
- 7 Kevyt keskustasaneeraus (pysäköinti, pihat, tilat, liittymäalueet, istutukset, taajamavarustelu).
- 8\* Puuston hoito. Pajukon raivaus.
- 9 Maisematilan selkeyttäminen. Uusi rakennus tehtävä maisemarakenteeseen tukeutuen.
- 10 Kevyen liikenteen väylä linjataan erillisenä.
- 11 Puurivi-istutus ennen pääliittymää. Puuston hoito reunoilla, erityisesti liittymäalueella.
- 12 Tien kaventaminen. Radan alikulun miljöön kohentaminen. Sivuluiskien loivennus. Tien jaksottaminen. Puuston hoito, joen korostaminen.
- 13\* Avo-ojien madaltaminen ja istutus. Tiealueen rajausta puustoa hoitamalla.
- 14 Kevyen liikenteen väylän päällystäminen ja leventäminen. Puurivi-istutus keskustaan. Valaistus pienimuotoiseksi. Lampien alueella ympäristönhoito, tonttien kohentaminen.
- 15\* Nukarintien liittymän jäsentäminen. Koulun tontin rajaaminen.
- 16\* Välikaistoille pensasryhmiä. Terveysaseman kohdalle puurivi. Avo-ojien täyttö ja nurmetus. Pihojen jäsentäminen.





Kuva 9.10 Toimenpide-ehdotukset.

## 9.2 Kellokoski

### 9.2.1 Nykytilan analyysi

#### Maankäyttö

Kellokoski on alkujaan Marieforsin ruukin ympärille keskittynyt teollisuustaajama, jonka kasvulle myös sairaaloilla on ollut tärkeä merkitys. Nykyisin taajama on kasvanut etelään ja länteen. Taajamassa on kaksi keskusta, mikä aiheuttaa taajamarakenteen hahmottumisongelmia: kaupalliset palvelut keskittyvät Vanhan Valtatien (mt 1456, entinen mt 145) varteen ja julkiset palvelut Koulutien (mt 1453) tuntumaan. Muuten taajamarakenne on suhteellisen yhtenäinen ja tiivis ja massiiviset sairaalarakennukset tukevat liikokeskuksen roolia taajaman keskipisteenä. Keravanjoki jakaa keskustan kahdella ohjaten samalla valtaosan liikenteestä Vanhalle Valtatielle.

Kaavatilanne: Koko kuntaan on laadittu yleiskaava 1989. Rakennuskaavat ovat pääosin ajanmukaisia. Taajaman oleellista laajenemista ei ole odotettavissa. Sen sijaan liikenneverkkoon tulee muutoksia: Taajaman eteläpuolitse rakennetaan ohitustie, jolloin Koulutie muuttuu kaavatieksi. Myös itäpuolinen ohitustie saattaa pitkällä aikavälillä olla tarpeen. Linjatiet (pt 11671 ja pt 11617) on osoitettu rakennuskaavatieksi.

Eteläinen ohikulkutie poistaa läpiajon koulukeskuksen kautta ja helpottaa länsiosaa maankäytön suunnittelua. Vanhan Valtatien osalta tiealuevarausta on kaavassa nykytilannetta vastaava. Vanhastaan asutuksen läpi kulkenut tie suorine tonttiliittymineen on liikenteellisesti ongelmallinen. Linjatiellä on tiivistä rakentamisesta johtuen tilaongelmia.

#### HYÖKÄNNUMMI

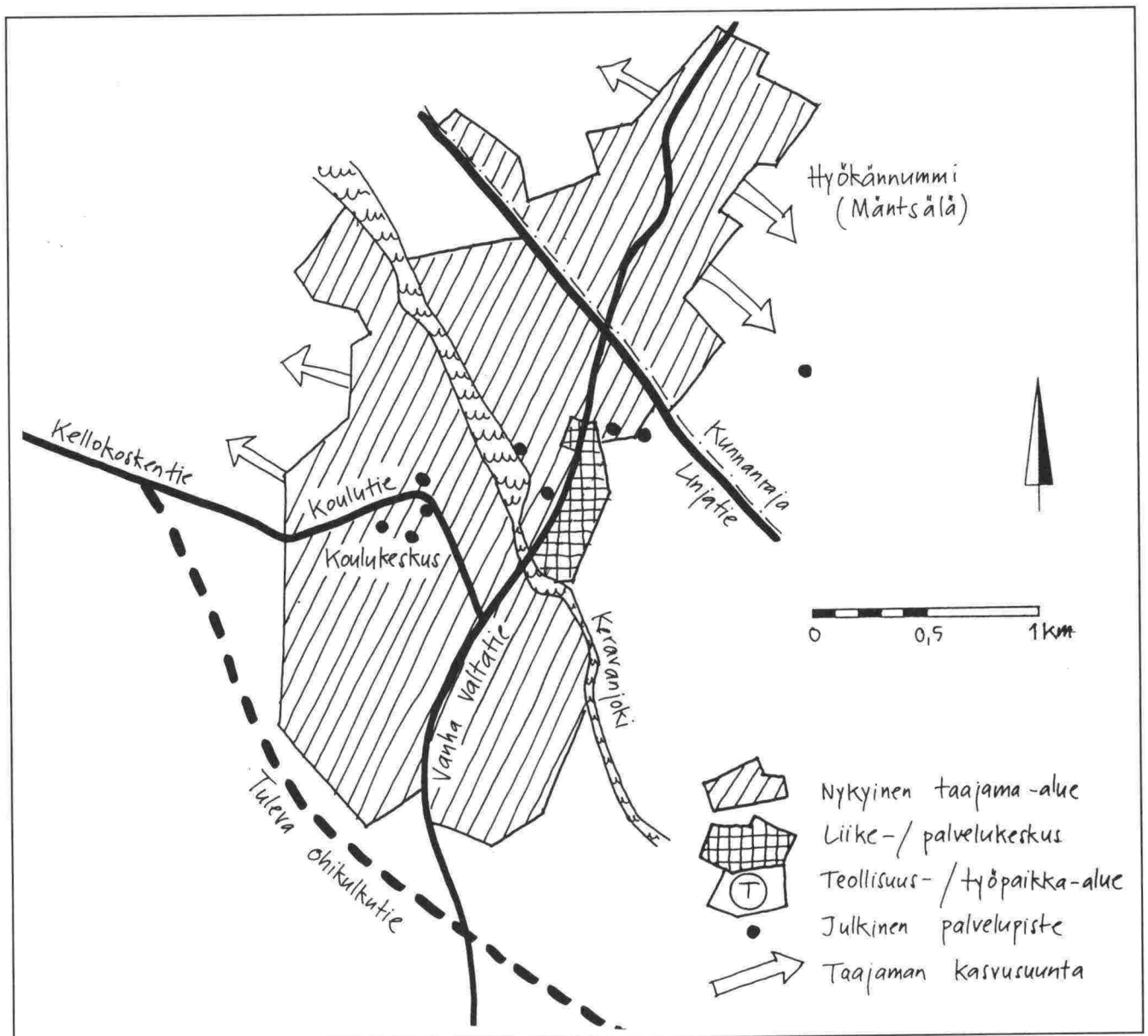
Mäntsälän kunnan puolella oleva Hyökännummi liittyy saumattomasti Kellokosken osaksi. Sen rakennuskanta on pääosin uudehkoa pientaloasutusta. Alueelle leimaa antanut Ohkolan sairaala on suljettu ja rakennusten tuleva käyttö epäselvää. Vanha Valtatie muodostaa alueen pääväylän, mutta liikenneverkko on paremmin jäsennelty kuin Kellokosken puolella eikä samoja liittymäongelmia esiinny.

Kaavatilanne: Hyökännummella ei ole voimassa yleiskaavoja. Rakennuskaavoissa on kapasiteettia 1800 asukkaalle (nykyään noin 500 asukasta). Pääkasvusuuntia ovat itäpuolen peltoalue ja länsipuolen selänne. Rakennuskaavassa on varaus itäpuoliselle ohikulkutielle. Sen linjaus ei kuitenkaan yhdy Kellokosken kaavoissa oleviin linjauksiin.

#### Maisema ja kulttuurihistoria

Kellokoski on syntynyt pienelle moreeniselänteelle Keravanjoen koillispuolella. Asutus on sittemmin levittäytynyt jokilaakson tasaisille savikoille. Keskustan koillispuolella kulkee kapeahko harjuselänne, joka muodostaa taajamaa ympäröivän maisematilan reunan. Harjun keskiosa on soranoton takia





Kuva 9.11 Maankäyttö.

turmeltunut. Maiseman pääpiirteet muodostuvat Keravanjoesta sivuhaaroi-  
neen sekä avoimista kulttuurimaisemista ja niiden välisistä metsäselän-  
teistä. Taajaman alueella ei ole luonnonsuojelualueita eikä paikallisesti merkittäviä  
luontokohteita. Taajama rajautuu kahteen pohjavesialueeseen.

Kellokosken taajamalla on ruukkiperinne v. 1795 perustetun Marieforsin  
rautaruukin ansiosta. Vanha puutehdas paloi v. 1898 ja tilalle rakennettiin  
uusi tiilirakennus. Vanhin nykypäivään säilynyt rakennus ruukkialueella on v.  
1800 rakennettu hirsinen mansardikattoinen kirkko. Marieforsin entinen rau-  
taruukki liittyy maisemallisesti kiinteästi yhteen Kellokosken sairaalan kans-  
sa. Sairaala perustettiin entisen ruukinkartanon maille 1910-luvulla. Kartan-  
on kaksikerroksinen, kivinen päärakennus on vuodelta 1884. Kartano  
osoitettiin v. 1915 piirimielisairaalaksi ja rakennusta laajennettiin. Laitos- ja  
sairaalarakennuksia ympäröi hyvin hoidettu puisto.

Marieforsin rautaruukki on maisemallisesti yksi maamme yhtenäisimpiä ja kauneimpia rautateollisuuden muistomerkkejä. Kellokosken vanha teollisuus- ja sairaala-alue on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurimiljö. Taajama-alueella on lisäksi joukko paikallisesti arvokkaita kulttuurikohteita. Näistä tiemaiseman kannalta merkittävin on Tuusula-Mäntsälä- maantie (Vanha valtatie), joka on syntynyt 1680-luvulla. Se on historiallinen maantie, johon liittyy monipuolinen kulttuurimaisema. Taajaman osalta tie on täysin uusiutunut.

### Taajamakuva

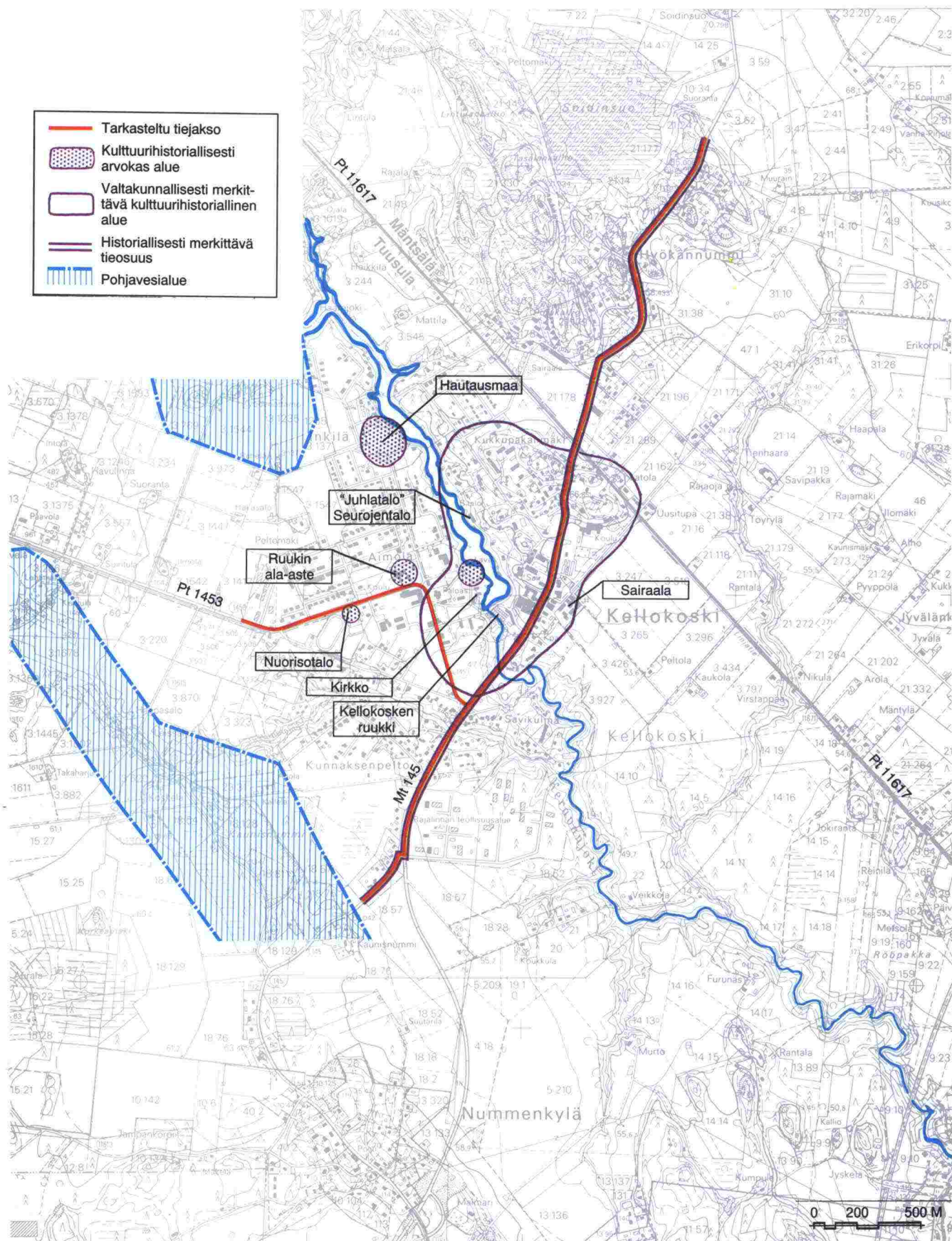
Kellokosken taajamakuva on vaihteleva ja monimuotoinen. Keravanjoki näkyy heikosti pääteille. Tietty pienipiirteisyys ja rakentamisen nauhamaisuus ovat oleellisia seikkoja taajamakuvan kannalta. Taajamalla on kaksi keskustaa, joita yhdistää kulmikas tie. Vaihtelevat maastonmuodot, tiemiljöön vaihtelevuus ja laajat avoimet peltoalueet luovat alueelle mielenkiintoa ja vaihtelevuutta.

Taajaman suppea keskus ja pääraitti sijaitsevat sairaalan kohdalla. Muuten toiminnot ja palvelut ovat hajautuneet, minkä vuoksi taajaman rakennetta on vaikea hahmottaa.



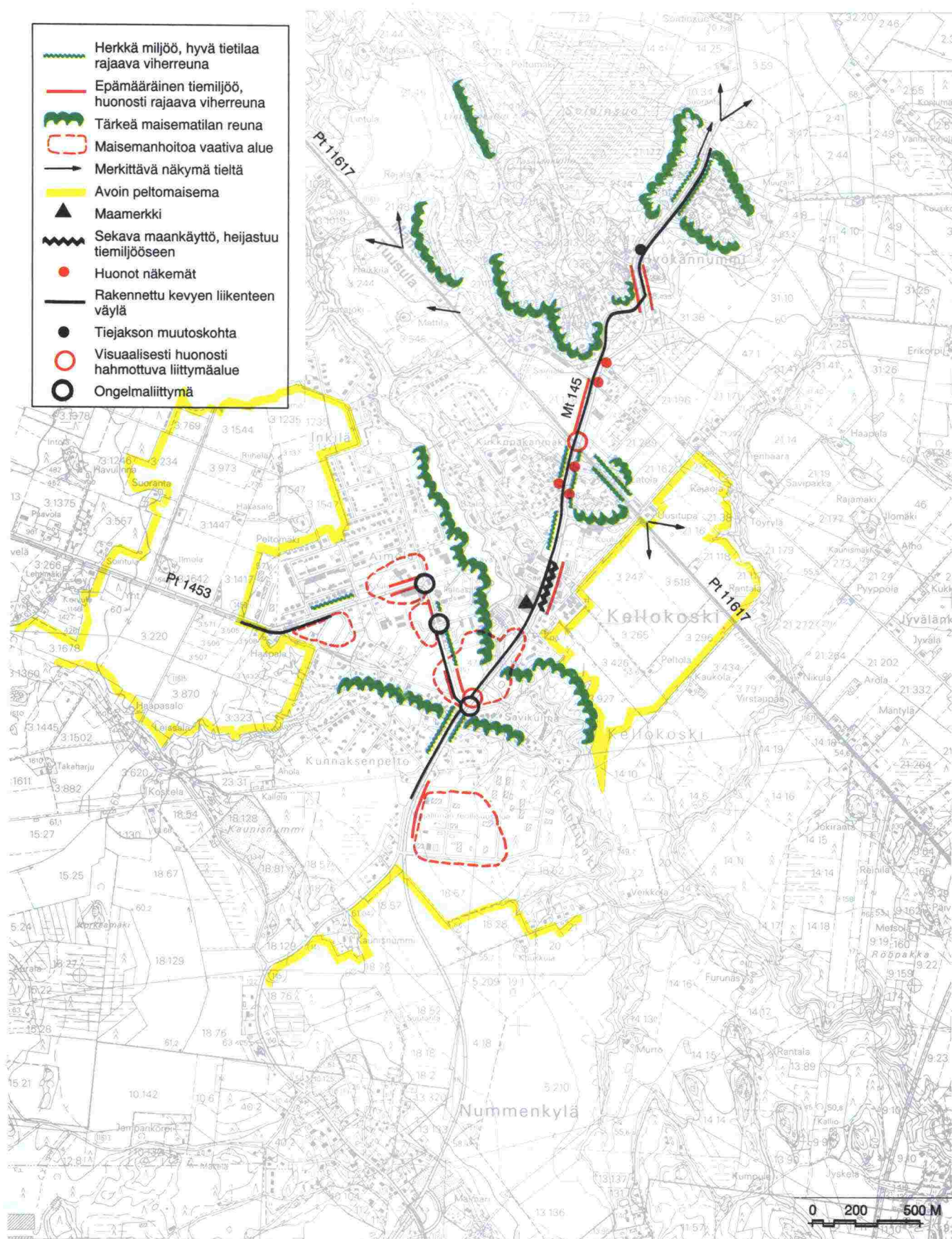
Kuva 9.12 Kellokosken taajamasta puuttuu varsinainen liikekeskus. Palvelut ovat sijoittuneet kahteen eri osaan.





Kuva 9.13 Kulttuurihistoria ja luonnonympäristö.





Kuva 9.14 Maisema-analyysi.



## Tiemiljö

Taajaman tiestölle on tyypillistä vaihtelevuus ja pienipiirteisyys. Tiet jaksottuvat hyvin maankäytön ja maastonmuotojen mukaan. Pohjoisessa kulkeva luode-kaakkosuuntainen Linjatien toimii samalla Mäntsälän kunnan rajana. Koillisesta lounaaseen linjattu maantie 1456 (mt 145) (Vanha Valtatie) on historiallinen tieosuus ja taajaman päätie. Tien eteläpäähän on suunniteltu uusia tiejärjestelyjä, jotka sijoittuvat herkkään kulttuurimaisemaan. Maantien 145 lähiympäristö on pääosin hyvää ja sitä voidaan kohentaa pienillä toimenpiteillä. Laajempi saneeraus tulee tehdä sairaalalta Kalliomaantielle. Kyseinen alue on tilanmuodostukseltaan heikko ja samalla liikenteellisesti jäsentymätön. Jaksolla ennen Linjatieta on herkkää miljöötä ja paljon tontti-liittymiä, joissa on puutteelliset liittymisnäkemät.

*Koulutie* (maantie 1453) kaipaa viimeistelyä erityisesti koulujen kohdalta ruukkialueen liittymään. Kaunis ruukkimiljö ja tienvarren koivurivit ja kauniit puurakennukset luovat tiejaksolle arvokkaan ilmeen. Tien eteläosan tontti-reunat kaipaavat kehittämistä.

*Linjatien* (pt 11617 + pt 11671) tiemaisemassa vaihtelevat peltojaksot ja pienipiirteiset asuntoalueet. Tärkein toimenpide Linjatiellä on nykyisen maiseman säilyttäminen ja vaaliminen.

## Liikenneturvallisuus

Kellokosken liikenneturvallisuustilanne on kohtalainen. Vuosina 1989-93 taajaman yleisillä teillä on tapahtunut viisi henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joista yksi johti kuolemaan.

## Suunnittelutilanne

Tiepiirin suunnitelmat:

- Keski-Uudenmaan tieverkkosuunnitelma, 1993
- Haarajoki-Linjamäki mt 142, Yleissuunnitelma (mt:n 142 uusi nro 1421)

Muut suunnitelmat:

- Tuusulan osayleiskaava 1:50 000
- Tuusulan yleiskaava 1:20 000 Kellokosken osalta
- Kaavoitusohjelma 1995-1998, 1:20 000
- 1994 vireillä olevat asema-, rakennus- ja osayleiskaavat, 1:20 000
- Ajantasakaava 1:2000, Kellokoski
- Härö, Mikko: Kulttuurimaisema ja rakennettu ympäristö, Tuusulan kunta, 1988
- Laamanen, Juhani: Luontosuhteiltaan arvokkaat alueet, Tuusulan kunta, 1988

Taulukko 9/2 Yhteenvedo taajaman tiestöstä ja liikenneturvallisuudesta.

Tie									
Yleisen tien numero	Pituus (km)	Ajoradan leveys (m)	Verkollinen asema	Kevytliik. väylien osuus (%)	Valaistu osuus (%)	Suojatie (kpl)	Kevyt liik. alik./yliik. (kpl)	Nykyinen toim.luokka	Nopeusrajoitus (km/h)
1456 (145)	3.41	6.9	Ohikaava/Siskaava	100	100	10	0	Yhdystie	40, 50
1453	1.50	7.0	Siskaava	100	100	8	1	Yhdystie	40, 50
11617	1.12	6.3	-	0	100	0	0	Yhdystie	50
11671	0.89	6.0	Sisnauha	0	100	1	0	Yhdystie	50
Yht./keskim.	6.92	6.7		71	100	19	1		
Liikenne				Henkilövahinko-onnettomuudet 1989-1993					Kaikki tallennetut onnettomuudet 1989-1993 (kpl) *
Yleisen tien numero	KVL	KKVL	Raskaan liikenteen osuus (%)	Kaikki (kpl)	Kevytl. (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj.ajon.km)	Hv.onn. tiheys (onn./km/v)	
1456 (145)	3357	4170	7.4	3	2	1	14.4	0.18	8
1453	2180	2034	6.0	2	0	0	33.5	0.27	3
11617	474	809	6.0	0	0	0	0.0	0.00	0
11671	1067	1358	7.0	0	0	0	0.0	0.00	0
Yht./keskim.	2341	2801	6.8	5	2	1	16.9	0.14	11
Verkollinen asema				* Vuodesta 1992 lähtien on poliisin tietoon tulleista onnettomuuksista tallennettu vain henkilövahinkoon johtaneet sekä kaikki hirvieläinonnettomuudet  Huom ! Seuraava tienumeromuutos tulee voimaan 1.1.1996 mt 145 tieosat 004 - 008 → mt 1456					
Siskaava	Läpikulku- tai sisääntulotie kaava-alueella								
Ohikaava	Keskustan ohikulkutie kaava-alueella								
Sisnauha	Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella								
Pieni	Tie pienessä palvelukeskuksessa								

## 9.2.2 Toimenpidesuosituks

Kellokosken taajamassa tehtävät toimenpiteet eivät pääosin ole kiireellisiä. Haarajoki-Linjamäki maantien (1453) eritasoliittymästä (osa Järvenpää-Hyvinkää maantien 290 suunnitelmaa) on laadittu yleissuunnitelma, josta on tehty toimenpidepäätös 24.10.1994. Jatkosuunnittelussa tulisi erityisesti kiinnittää huomiota liittymäratkaisun maisemaan sovittamiseen ja alueen maisemointiin. Alue on maisematilaltaan avoin ja visuaalisesti herkkä kohta.

Taajamakuva parantavia pieniä toimenpiteitä voidaan tehdä kaikkien teiden osalta ja ne ovat pääosin lisäistutuksia ja tiealueen hoidon kohentamista. Suurempia taajamakuva ja liikenneturvallisuuks parantavia toimenpiteitä ovat kevyt keskustajakson parantaminen sairaalan kohdalla maantiellä 1456 (mt 145) sekä koulukeskustan - ruukkialueen - maantien 1456 (mt 145) liittymäalueen parantaminen maantiellä 1453. Kummallekin jaksolle pitäisi laatia taajaman ilmettä ja liikenneturvallisuuks parantava suunnitelma.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi maantiellä 1456 (mt 145) tulee tehdä pieniä toimenpiteitä, jotka liittyvät tasauksen laskemiseen, suojateiden havainnollisuuden parantamiseen ja liittymien näkemäalueiden parantamiseen. Toimenpiteet on esitetty kuvassa 9.15.



#### Laajemmat parantamiskohteet

- kevyt liikekeskustan saneeraus (piha- ja pysäköintijärjestelyt) maantiellä 1456 (mt 145) sairaalan kohdalla
- liittymän näkemien ja tasauksen parantaminen mt:llä 1456 Linjatien risteuksen tuntumassa\*

#### Pienet parantamiskohteet:

- suojatiejärjestelyjä (korokkeet) mt:llä 1456 Hyökkänummella

#### Ympäristöä/tiemiljöötä parantavat kohteet:

- miljöökohteet (kuva 9.15 ja toimenpideselitykset s.139), näistä osa kiireellisiä
- tieympäristön maisemahoito eritasoliittymäalueelle mt:llä 1456\*

#### Jatkosuunnittelua edellyttävät kohteet:

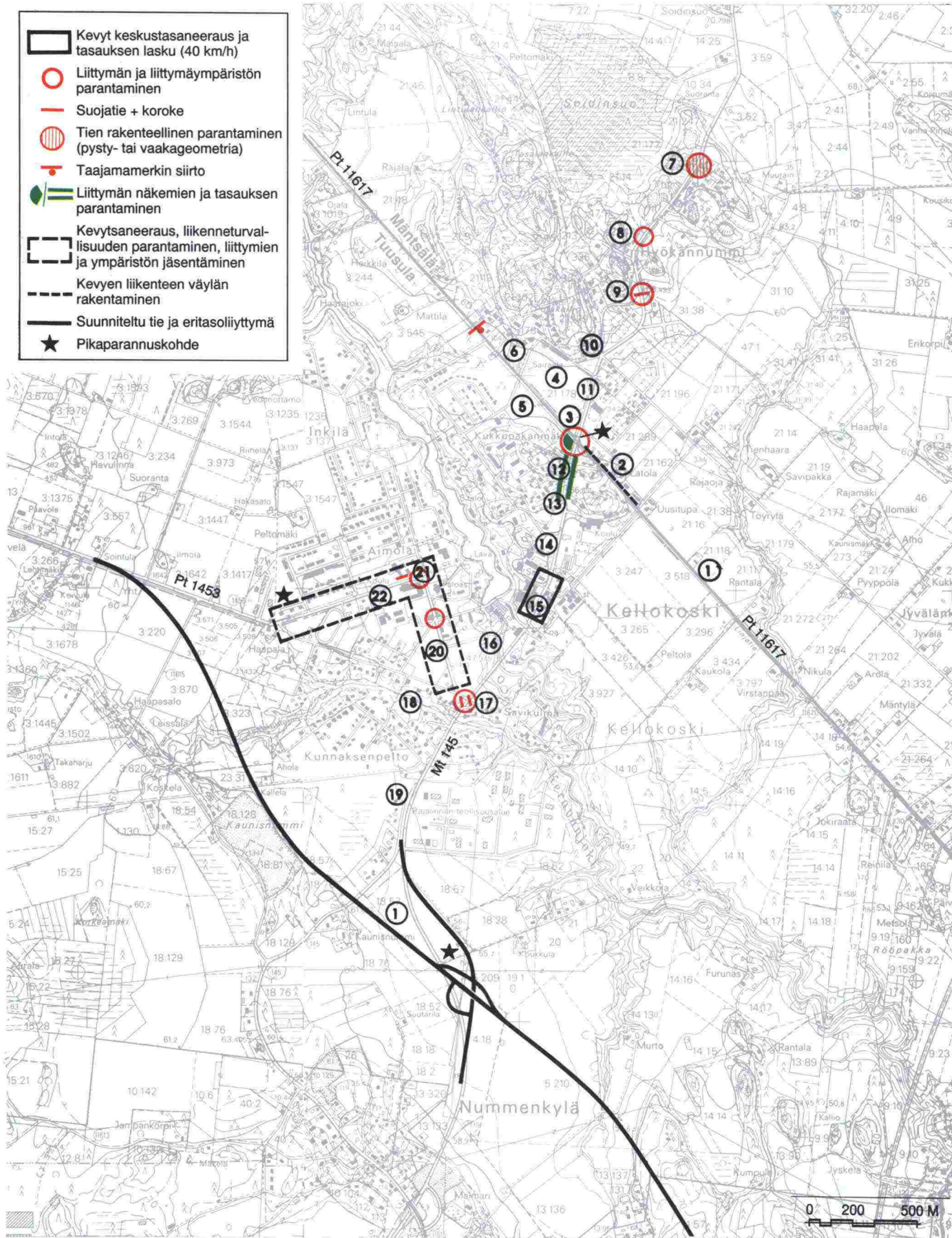
- koulukeskuksen-ruukkialueen-mt:n 1456 liittymäalueen parantaminen mt:llä 1453, liikenneympäristön ja tiemiljöön parantamissuunnitelma\*
- piha- ja pysäköintijärjestelyt sairaalan/liikekeskustan kohdalla (mt 1456)

Toimenpide-ehdotuskartan (kuva 9.15) selitykset, joista kiireelliset on merkitty symbolilla (tähti):

Seuraavat ns. pienet toimenpiteet on mahdollista toteuttaa tiemestaripiirin/kunnan toimesta. Näistä kiireelliset on esitetty symbolilla (tähti).

- 1\* Taajamamerkin siirto ennen Roinilantien liittymää.
- 2 Ei kevyen liikenteen väylää. Herkkä miljöö.
- 3\* Liittymäalueen raivaus kevyesti.
- 4 Puistoalueen kehittäminen.
- 5\* Männikön harvennus länsipuolella. Puiston puolelle pensaita ryhmiin.
- 6\* Puuston hoito/yksittäispuiden esiinotto.
- 7\* Sorakuoppien maisemointi, luiskien parantaminen. Kaarteissa yksittäispuiden esiinotto.
- 8 Liittymän kaventaminen.
- 9\* Sisäkaarteeseen puuryhmiä, tonttireunojen istutus, pysäkkiympäristön viimeistely.
- 10\* Tasalantielle puurivit. Kuusiaidan kevyt harventaminen liittymässä.
- 11 Suojatiesaarekkeet pysäkkien kohdalle. Puistoalueen kehittäminen. Linjatien liittymäalueen korostus.
- 12\* Pysäkkien viimeistely.
- 13\* Piha-alueen erottaminen ajoradasta kiveyksellä ja 1-2 yksittäispuulla.
- 14\* Suojateille korokkeet. Sivuojen täyttö ja nurmetus.
- 15 Keskustasaneeraus: pysäkit, poikittaisyhteydet, pysäköinti, pihat, liittymä, istutuksia
- 16 Rivitaloalueen reunan istutus, jokimiljöön korostaminen.
- 17 Jokelantien liittymäkoroke suojatielle + tasauksen lasku. Pysäkkiympäristön viimeistely. Mäen päälle puuistutuksia.
- 18 Purolaakson akselin korostaminen.
- 19\* Kaarteeseen puurivit. Tehdasalueen edustan puuston hoito. Pysäkkiympäristön viimeistely.
- 20\* Pihojen rajausta pensasaidalla. Tonttikatujen istutus. Välikaistan siistiminen + istutus puuriveillä.
- 21 Koulun puolen alueen maiseman hoito. Ruukinpolun liittymän uudelleenjärjestely -> ulosajo takakautta. Kujanneistutus tonttireunalle. Suojateille keskikorokkeet. Avo-ojen täyttö ja viimeistely.
- 22 Maisemanhoito. Koulujen kohdalla tieympäristön viimeistely.





Kuva 9.15 Toimenpide-ehdotukset.





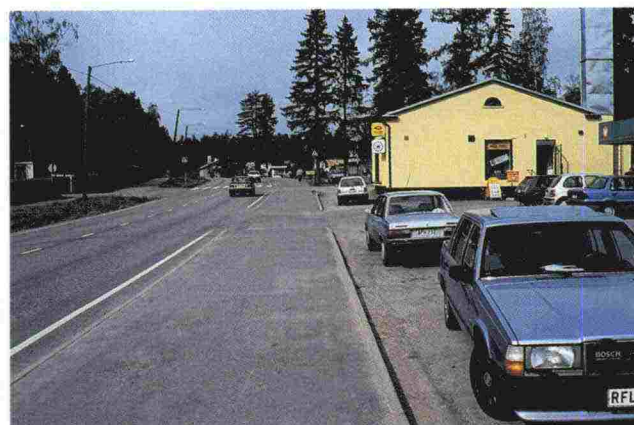
Kuva 9.16 Suunniteltu eritasoliittymä mt:lle 1456 (mt 145) sijoittuu avoimeen maisematailaan ja on visuaalisesti häiritsevää.



Kuva 9.17 Maantien 1456 (mt 145) tiemiljöö on pääosin säilynyt perinteisenä. Syvät avo-ojat ja heikko nurmetus ovat tunnusomaisia.



Kuva 9.18 Maanteiden 1456 ja 1453 liittymä on ilmeeltään sekava. Risteysaluetta tulisi jäsentää rakentamisella, uusien istutuksien ja tievarustelua parantamalla.



Kuva 9.97 Sairaalan kohdalla (mt 1456) liikokeskustan suojatie- ja pysäköintijärjestelyjä voisi jäsentää.



Kuva 9.20 Maantien 1453 tiemiljöö on avaraa. Ruukkimiljööön (taustalla) koivurivit voisivat ideana jatkua pieninä ryhminä koko matkalla. Kapealla välikaistalla ei nyt viihdy edes nurmetus.



Kuva 9.21 Maantien 145 ja pt:n 11617 liittymää voisi korostaa istutuksin ja liittymää muotoilemalla. Välikaista kaipaaisi uusia istutuksia.

## 10. Luettelo ehdotetuista pikaparannustoimenpiteistä

Tähän luetteloon on koottu taajamittain suositus lähitulevaisuudessa toteutettavista toimenpiteistä ja niiden alustavista rakentamis- tai suunnittelukustannuksista, jotka on esitetty vaihteluvälinä.

Lähes kaikissa pikaparannuskohteissa ensimmäinen vaihe on yksityiskohtaisemman suunnitelman laatiminen, jonka kustannukset on sisällytetty arvioon.

Luettelossa olevat kohteet palvelevat Uudenmaan tiepiirin ohjelmointia ja kuntien maankäytön suunnittelua.

### A) Laajemmat parantamiskohde-ehdotukset

SIPOO, Nikkilä

- Uuden alikulun rakentaminen Nikkiläntielle, pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyjä 1,2 Mmk

TUUSULA, Kellokoski

- liittymän näkemien raivaus ja tasauksen parantaminen mt:llä 1456 (145) Linjatien risteyksen tuntumassa 0,8-1 Mmk

### B) Pienet parantamiskohde-ehdotukset:

VIHTI, Ojakkala

0,1-0,2 Mmk

- Alitalontien/Enätien liittymän näkemäraivaus
- Lahdentien (mt 1212) ja Nummitien liittymään suojatiesaarekkeet

SIPOO, Söderkulla

- mt:n 170/ pt:n 11687 ja 11689 liittymän parantaminen 0,5 Mmk

### C) Ympäristöä/tiemiljöötä parantavat toimenpiteet:

- VIHTI, Kirkonkylä, s. 26 esitetyt kohteet (2,4,7-9, 11-14,17-21 ja 23) 0,6 Mmk
- KIRKKONUMMI, Masala, s. 44 esitetyt kohteet (1, 4-7) 0,3 Mmk
- MÄNTSÄLÄ, Kirkonkylä, s. 66 esitetyt kohteet (1,2 ja 9) 0,4 Mmk
- NURMIJÄRVI, Kirkonkylä, s. 76 esitetyt kohteet (1-3, 5, 6-10, 13-14) 0,5 Mmk
- NURMIJÄRVI, Rajamäki, s. 99 esitetyt kohteet (1-3) 0,2 Mmk
- SIPOO, Söderkulla, s. 112 esitetyt kohteet (1-5, 7-10) 0,3 Mmk
- TUUSULA, Jokela, s. 136 esitetyt kohteet (1-4, 8, 13, 17-18) 0,6 Mmk
- TUUSULA, Kellokoski, s. 147 esitetyt kohteet (1, 3, 5-7, 9-10, 12-14, 19-20) 0,5 Mmk



**D) Jatkosuunnittelua edellyttävät toimenpide-ehdotukset ja niiden arvioitujen suunnittelukustannukset:**

VIHTI, Kirkonkylä

- Maanteiden 1224 (122) ja 1241 (124) liittymän parantaminen 0,2-0,3 Mmk

VIHTI, Ojakkala

- Enätien ja Ojakkalantien (mt 1215 (121)/1212) liittymäalueen maisemanhoito 0,3 Mmk
- Ojakkalantien (mt 1212) kevyen liikenteen väylän istutukset 0,1 Mmk

KIRKKONUMMI, Masala

0,4 Mmk

- Keskustan kokonaisvaltainen kehittämissuunnitelma

KIRKKONUMMI, Veikkola

0,4 Mmk

- Veikkolan tarveselvitysraportissa (1994) esitettyjen toimenpiteiden tiesuunnitelman laatiminen

MÄNTSÄLÄ, Kirkonkylä

0,2-0,3 Mmk

- Vt:n 25/ kt:n 55 ja mt:n 140 liittymäalueen parantaminen ja maisemaan sovittaminen

NURMIJÄRVI, Kirkonkylä

- Raalantien/ Kirkkarintien/ Lautamiehentien liittymän parantaminen 0,1-0,2 Mmk
- Raalantien/ Ala-Sorvantien/ Väinöläntien liittymän parantaminen 0,1-0,2 Mmk

NURMIJÄRVI, Rajamäki

- keskustan tiejaksojen (mt 1311 (131)/Keskusraitti) tiemiljööön ja korttelirakenteen kehittämissuunnitelma 0,2 Mmk
- mt:n 1311 (131)/ pt:n 11299/Keskusraitin liittymän parantaminen esim. kiertoliittymällä 0,5 Mmk

TUUSULA, Kellokoski

- Eritasoliittymän yleissuunnitelman tarkistus/ sovittaminen maisemaan tiesuunnitelman yhteydessä 0,1 Mmk
- koulukeskuksen-ruukkialueen-mt:n 1456 (145) liittymäalueen parantamissuunnitelma mt:llä 1453 0,3 Mmk

SIPOO, Nikkilä

- Keskustajakson parantamissuunnitelma Nikkiläntielle mt 1521 (152) 0,3 Mmk

## Muu käytetty lähdekirjallisuus

### HELSINGIN SEUTUKAAVALIITON JULKAISUT

- Helsingin seudun seutukaavat, vahvistettujen seutukaavojen yhdistelmä, 1988
- Helsingin seudun seutukaava; taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet, 1992
- Helsingin seudun esihistorialliset kiinteät muinaisjäännökset, 1980
- Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema, 1986

### LÄNTISEN UUDENMAAN SEUTUKAAVALIITON JULKAISUT

- Läntisen Uudenmaan seutukaava 1991, Vahvistetun seutukaavan täydennykset ja muutokset
- Läntisen Uudenmaan rakennusten ja maiseman kulttuurihistoriallinen inventointi, 1993

### YMPÄRISTÖMINISTERIÖN JULKAISUT

- Maisemahoito, Maisema-alue työryhmän mietintö I; Mietintö 66/1992
- Arvokkaat maisema-alueet, Maisema-alue työryhmän mietintö II; Mietintö 66/1992